



Civil MRCC

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

S
A
R
N
e
w
s

N°14

Octobre
2024

ECHOES

De la Méditerranée Centrale

Photo : RESQSHIP, survivant.es secouru.es à bord du Nadir, septembre 2024

P.2 – DEVELOPPEMENTS POLITIQUES

La tendance autoritaire du régime italien

P.11 – FORCE.ES DE DISPARAITRE

La route Atlantique

P.14 – CRIMINALISATION

L'affaire Kinsa / Nouveau podcast "Liberté de mouvement" / Nouvelle campagne Medico international

P. 21 – FRAGMENT JURIDIQUE

L'affaire du « Humanity 1 »

P.23 – AMPLIFYING VOICES

Refugees in Libya - De Tripoli à Berlin

P.24 – MOBILISATIONS

10 ans d'Alarm Phone / 15 ans du réseau W2eu / Mobilisations pour la Tunisie

EVACUATION, ET NON EXTERNALISATION

Il y a trois ans, en octobre 2021, "Evacuation maintenant" était le slogan principal du sit-in historique mené par Refugees in Libya, lorsque les personnes ont manifesté pendant 100 jours devant le bureau du HCR à Tripoli. Le réseau né de cette manifestation s'organise depuis dans toute l'Europe. L'évacuation reste une revendication centrale pour ce mouvement auto-organisé dans le cadre de la lutte collective plus large pour le droit de circuler pour toutes et tous. "Evacuation, et non externalisation" est le titre d'un événement organisé par et avec les réfugié.e.s en Libye en octobre à Berlin. La campagne remet en question la montée de l'extrême-droite dans toute l'Europe et au-delà, soulignant ce que Medico International a formulé récemment : "Le virage à droite de l'Europe a commencé avec la politique migratoire. Et c'est là qu'il doit s'arrêter".

En 2024:

- 49 308 personnes sont arrivées en Italie et à Malte par la mer (chiffres du HCR, 29 septembre).
- 10 098 personnes ont été secourues par la flotte civile sur 190 bateaux en détresse (chiffres CMRCC jusqu'au 30 septembre)
- 759 personnes seraient mortes ou portées disparues sur la route de la Méditerranée centrale (chiffres du HCR, 2 octobre)
- 17 632 personnes ont été interceptées et renvoyées en Libye par les soi-disant garde-côtes libyens soutenus par l'UE (chiffres de l'OIM, 28 septembre).

DERNIERS DEVELOPPEMENTS POLITIQUES

LA TENDANCE AUTORITAIRE DANS LE CHAOS ITALIEN

A la veille des commémorations du naufrage du 3 octobre 2013, des dizaines d'embarcations sont arrivées à Lampedusa : certaines récupérées par des moyens militaires, d'autres secourues par les voiliers de la flotte civile, d'autres encore, arrivées par leurs propres moyens. En quelques heures, plus de 800 femmes, hommes et enfants se sont entassés dans le hotspot. En juillet, août et septembre, près de 24 000 personnes ont ainsi débarqué en Italie.

Des arrivées qui ne s'arrêtent pas, qui ne s'arrêteront pas malgré les efforts féroces déployés par les institutions européennes et le gouvernement italien pour renforcer la capacité des milices et des régimes à détenir ou à rejeter en Égypte, en Libye, en Tunisie et en Algérie.

Dans les mêmes heures à Rome, le gouvernement Meloni continue de produire de nouveaux décrets-lois : un autre « Décret de sécurité n.1660 » est

débatu au parlement, tandis que l'approbation du « Décret sur les flux » est imminente. Le premier prévoit une forte limitation du droit de manifester, avec de nouvelles infractions et des sanctions sévères qui frappent des formes de lutte pratiquées et partagées par des milliers de personnes, comme les piquets de grève devant les usines, les bureaux et les écoles, ou les blocages de routes et de voies ferrées. La seconde touche à nouveau les personnes en mouvement, en réduisant les possibilités d'obtenir une protection internationale et en élargissant les possibilités de détention et d'expulsion de personnes migrantes ; une brutalité accrue en accord avec les politiques européennes.

Cette tendance autoritaire, désormais explicite, n'épargne pas la flotte civile : le premier décret contient une règle qui renforce les sanctions à l'encontre des capitaines des navires qui « désobéissent ou résistent aux navires de guerre



**New Italian law
threatens
human rights
monitoring work**

nationaux », en particulier les patrouilleurs de la Guardia di Finanza engagés dans des « opérations de répression de l'immigration clandestine » ; le deuxième décret contient une règle qui vise directement l'activité des avions de reconnaissance civils.

La guerre se poursuit également dans les ports. Les exemples récents d'attaques, tant sous la forme du « décret Piantedosi » que des mesures technico-bureaucratiques contre le Geo Barents, le Sea-Watch-5 et le Mare Jonio, le démontrent. Pour le navire de *Mediterranea Saving Humans*, une inspection de 10 heures et demie par l'« équipe anti-ONG » des autorités italiennes s'est terminée par la menace de retirer le certificat de sécurité nécessaire pour naviguer, si l'équipement de sauvetage sur le pont n'était pas débarqué.

Pour le navire de MSF, au même moment à Gênes, une détention administrative de 60 jours a été appliquée. Dans ce cas comme dans celui de Sea-Watch, la motivation pour l'application du décret Piantedosi est la même : ne pas avoir obéi aux ordres criminels des soi-disant garde-côtes libyens.

Telle semble être la réponse du gouvernement d'extrême droite au « chaos italien », en phase avec la montée de l'extrême-droite en Europe. Un chaos italien constitué d'une longue série d'échecs de la politique raciste anti-immigrés du gouvernement. En effet, les nouveaux décrets et les attaques contre la flotte civile coïncident avec un été particulièrement malheureux pour Meloni et ses ministres de l'Intérieur et des Transports : alors que les débarquements reprennent à Lampedusa et en

Calabre, au tribunal de Palerme pour l'affaire de l'Open Arms en août 2019, les procureurs – après un acte d'accusation qui a mis en cause toute la politique des « ports fermés » – réclament six ans de prison pour Salvini. Alors que Piantedosi s'enlise sans pouvoir rendre opérationnel l'accord Italie-Albanie (il n'y a pas encore de date pour l'ouverture des camps), les juges siciliens déclarent illégitimes les détentions de 95 % des personnes enfermées dans les nouveaux centres de Porto Empedocle et de Modica-Pozzallo. Sans oublier les nouveaux jugements de Rome reconnaissant les droits des personnes déportées en Libye, dénonçant la complicité de l'Etat italien.

Ainsi, si la tendance autoritaire est désormais très claire, la difficulté à l'imposer est tout aussi évidente. Non seulement dans l'espace contesté des migrations et des frontières. En réaction aux attaques contre les droits et les libertés se créent des alliances sociales nouvelles et plus larges. Dans la société italienne, nombreux sont celles et ceux qui se rendent compte qu'un droit refusé aux personnes en déplacement est la prémisse de la négation des droits de toutes et tous : la solidarité croissante autour du cas de Maysoon et Marjan, les femmes et les activistes kurdo-iraniens criminalisés en tant que « passeurs », et plus généralement l'attention portée à la situation des « conducteurs de bateaux » en sont la preuve. Si personne ne peut se sentir en sécurité face aux attaques du gouvernement, beaucoup sont désormais prêts à se mobiliser contre lui.

2nd October 2024

Mediterranea Saving Humans

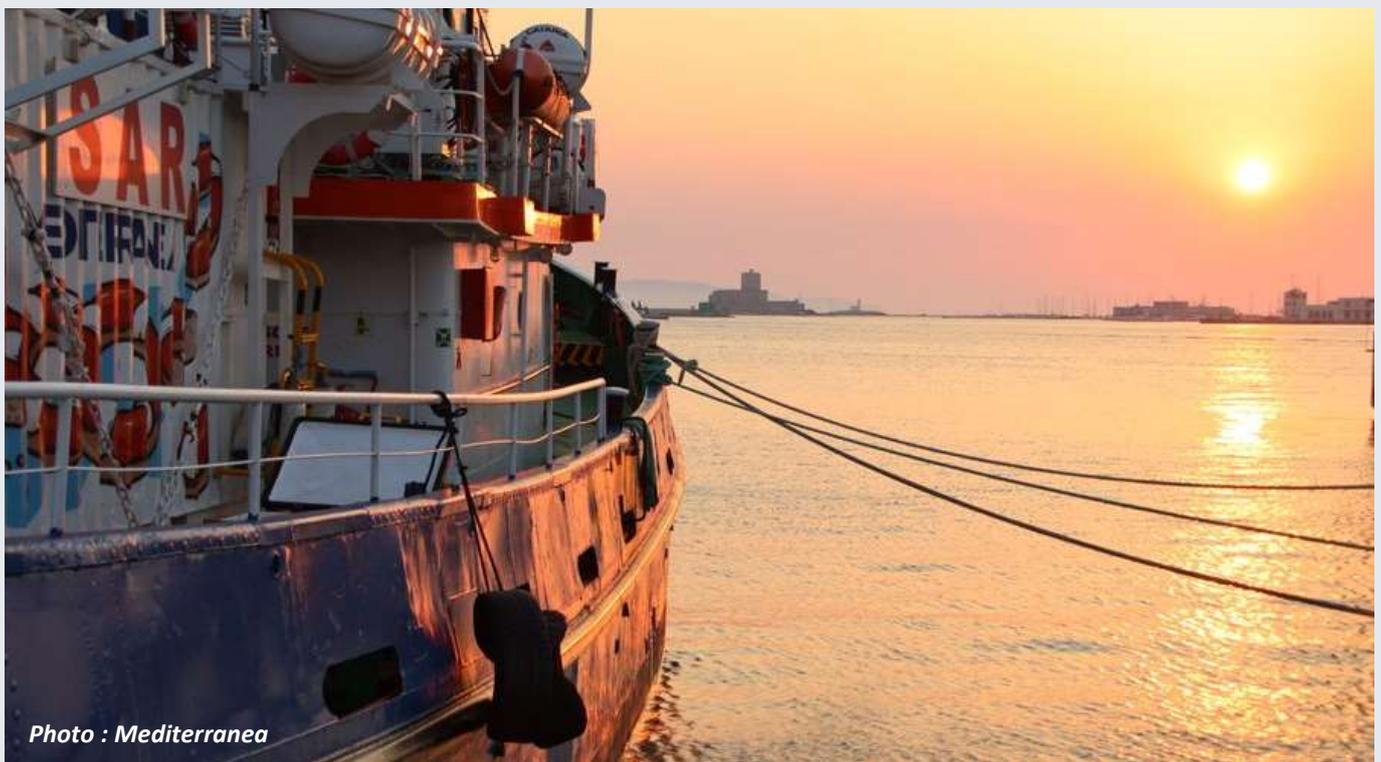


Photo : *Mediterranea*

ÇA FAIT UNE DIFFERENCE !

JOURNAL DE BORD DES SECOURS EFFECTUES PAR LES ACTEURS CIVILS EN MEDITERRANEE

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.

JUILLET 2024

- 1er juillet** L'équipage du **Louise Michel** aide 36 personnes, dont 17 mineurs non accompagnés, à s'extraire d'un canot pneumatique en détresse (1).
- 5 juillet** L'équipage de **Humanity1** sauve 291 personnes de 3 bateaux en détresse avec le soutien de **Sea Bird**. Une vedette libyenne est sur place mais reste à distance.
- 6 juillet** En arrivant dans la zone d'opération, le **Nadir** trouve un canot pneumatique avec 33 personnes en détresse qui ont alerté **Alarm Phone**. Après avoir distribué de l'eau et du matériel de sauvetage, l'équipage accompagne le bateau vers Lampedusa.
- 7 juillet** 60 personnes, qui ont quitté la Libye à bord d'un canot pneumatique, sont en grande détresse et alertent **Alarm Phone**. Le **Nadir** stabilise le bateau en évacuant 22 personnes sur des radeaux. Quelques heures plus tard, le **Sea Eye4** arrive et embarque toutes les personnes.
- 8 juillet** 50 personnes en détresse sur un bateau en bois surchargé appellent **Alarm Phone**. Le **Nadir** transfère 20 personnes sur des radeaux car le bateau risque de chavirer. Le **Sea Eye4** vient évacuer toutes les survivant.es sur son navire (2). **Ocean Viking** sauve 93 personnes, dont 4 femmes et 3 enfants, d'un bateau en bois à deux ponts. Pendant 9 heures, **Nadir** accompagne 30 personnes vers Lampedusa.
- 10 juillet** L'**Ocean Viking** reçoit une alerte de détresse d'**Alarm Phone** et repère peu après un bateau en fibre de verre surchargé. Le MRCC italien demande à l'équipage de le stabiliser. Une unité de garde-côtes italiens finit le sauvetage (3). **MSF** repère 12 personnes en détresse sur un petit bateau en fibre de verre. Tout le monde est secouru. Plus tard, un bateau du « Libyan Stability Support Apparatus » s'approche dangereusement de la zone où les équipes MSF effectuent un autre sauvetage. Cela déclenche la peur des gens qui se jettent à l'eau. Les équipes de MSF parviennent à sauver tout le monde, avec le soutien aérien d'**Airborne**, et les 87 personnes sont toutes secourues à bord du **Geo Barents**.
- 17 juillet** Pendant la nuit, un bateau avec 21 personnes coule, après avoir alerté **Alarm Phone**. L'équipage du **Nadir** retrouve les 21 survivant.es dans l'eau malgré l'obscurité, grâce à un survivant qui brandit une lampe. **Ocean Viking** sauve 38 personnes d'un bateau en fibre de verre surchargé dans la zone SAR de Malte.
- 18 juillet** Au milieu de la nuit, **Ocean Viking** reçoit une alerte d'**Alarm Phone** concernant un bateau en fibre de verre en détresse dans la zone SAR de Malte. L'équipage sauve 17 personnes désorientées et souffrant de brûlures de carburant.
- 19 juillet** 49 personnes, dont 9 enfants et 16 femmes, sont retrouvées en détresse sur un canot pneumatique surchargé. Toutes les survivant.es sont secourues par le **Geo Barents** (4). Plus tard dans la journée, 130 personnes sont repérées sur un bateau en bois à deux ponts surchargé et secourues par **Geo Barents**. Le sauvetage est effectué après 2,5 heures de recherche, dans la région SAR tunisienne.
- 20 juillet** **Geo Barents** sauve 47 personnes en détresse sur un bateau en fer surchargé dans les eaux internationales. Les personnes sont épuisées après avoir passé près de deux jours en mer. **Aurora** sauve 71 personnes lors d'une opération avec le voilier **Trotamar3**.
- 21 juillet** 19 personnes sont secourues et un refoulement est évité grâce à une coopération entre **Alarm Phone**, **Seabird** et **SARAH** dans la zone SAR de Malte (5).
- 25 juillet** **Sea Watch5** sauve 156 personnes de deux bateaux en bois. Le premier sauvetage est pris en charge par **Airborne** (6).
- 27 juillet** Le **Louise Michel** sauve 40 personnes d'un bateau en détresse, avec l'aide d'**Alarm Phone**.
- 29 juillet** Le **Life Support** sauve 41 personnes, dont 3 enfants non accompagnés.
- 30 juillet** L'**Ocean Viking** sauve deux bateaux en bois surchargés dans la région de recherche et de sauvetage libyenne après avoir été repéré depuis le pont. Parmi les survivant.es se trouvent 9 mineurs non accompagnés.
- 31 juillet** **Alarm Phone** est alerté au sujet de 110 personnes qui ont fui la Libye sur un bateau surchargé, qui sont ensuite secourues par le **Nadir**.

 **LouiseMichel**
@MVLouiseMichel

1
Breaking: The crew of the MV Louise Michel has just assisted 36 people, including 17 unaccompanied minors, from an unseaworthy rubber boat in distress.

Everyone is now safely onboard, and our crew is attending to their urgent needs, providing water, blankets, and medical care.

 **RESQSHIP**
@resqship_int

2
50 people in distress on an overcrowded wooden boat called @alarm_phone . When the #Nadir arrived in the night, the crew had to transfer 20 people onto rafts as the boat was in acute danger of capsizing. Again, @seaeyeorg came to evacuate all survivors onto their vessel.

 **SOS MEDITERRANEE**
@SOSMedIntl

3
This afternoon, #OceanViking received a distress alert from @alarm_phone. An overcrowded fiberglass boat was spotted shortly after. ITMRCC instructed our crew to stabilise it. ~50 people suffered from heat stroke & dehydration.

An Italian coastguard unit completed the rescue.

 **MSF Sea**
@MSF_Sea

4
 This morning, 49 people, including 9 children and 16 women, were found in distress on an overcrowded rubber boat. Everyone was rescued and are now being taken care of by @MSF team. Survivors told us that they spent two days at sea , without food and water.

 **SARAH-SEENOTRETTUNG**
@SARAHSEENOTRET1

5
Am 21. Juli 2024 mittags konnten in einer Kooperation von Alarm Phone, Seabird, SARAH in der Maltesischen SAR-Zone 19 Personen gerettet und ein Pushback verhindert werden.

 **Sea-Watch International**
@seawatch_intl

6
We just rescued 156 people from two wooden boats, the first rescue supported by our Aircrew. Both boats had people below deck – the engine fumes and the lack of oxygen pose an acute danger to life. Several people are currently treated in our hospital on the Sea-Watch 5.

AOÛT 2024

Le **Nadir** sauve 27 personnes en détresse en mer depuis 3 jours. Beaucoup souffrent de brûlures causées par le mélange toxique de carburant et d'eau de mer. Toutes les personnes débarquent à Lampedusa (1).

1er août

L'**Ocean Viking** repère un bateau en fibre de verre avec 29 personnes dans la zone de recherche et de sauvetage italienne. L'équipage stabilise la situation avant que les garde-côtes italiens ne transfèrent tout le monde sur leur navire. Les survivant.es sont resté.es en mer pendant deux jours, presque à court de carburant et sans eau ni nourriture.

SOS Humanity sauve un autre cas de détresse avec 60 personnes à bord d'un bateau en fibre de verre qui n'est pas en état de naviguer et qui est surchargé. Les survivant.es – dont quelques enfants, au moins une femme enceinte et un chat – ont quitté Tripoli, en Libye, la nuit précédente (2).

8 août

Le **Louise Michel** sauve 85 personnes. Les survivant.es déclarent avoir été en mer pendant 4 à 5 jours dans un bateau en bois.

9 août

55 personnes dont 6 enfants parties de Sfax-Tunis 3 jours auparavant dans des conditions précaires sont secourues par le voilier **Astral** après une alerte reçu par **Alarm phone**.

11 août

L'équipage d'**Humanity 1** sauve 13 personnes après une alerte donnée par **Alarm Phone**, d'un petit bateau en caoutchouc déjà rempli de plus de 30 cm d'eau. L'équipage du **Life Support** sauve 37 personnes et 28 personnes lors de deux opérations de sauvetage différentes.

Le **Nadir** trouve un bateau surchargé avec 56 personnes à bord. Après avoir distribué des gilets de sauvetage et des couvertures de sauvetage pour se protéger du soleil, l'équipage accompagne le bateau pendant 8 heures vers Lampedusa avant que les garde-côtes italiens ne recueillent les personnes à bord.

12 août

Le **Nadir** trouve un bateau en fibre de verre grâce à un appel de détresse lancé par **Alarm Phone**. Il y a tellement de monde à bord que l'équipage évacue 14 personnes sur le **Nadir** pour les mettre en sécurité, dont cinq enfants âgés de 4 mois à 7 ans.

Le voilier **Astral** trouve 110 personnes à la dérive sur une péniche en bois bondée, dont des enfants et un cadavre. Certain.es sont dans l'eau. Les survivant.es sont embarqué.es par les garde-côtes italiens (3).

15 août

57 personnes sont retrouvées en détresse à bord d'un bateau pneumatique surchargé dans les eaux internationales. Elles sont toutes secourues par l'équipe du **Geo Barents (4)** après une alerte reçue par **Alarm Phone** et le soutien de **Pilotes Volontaires**.

23 août

Le **Geo Barents** effectue deux sauvetages supplémentaires de personnes en détresse en mer. Au total, 191 personnes sont désormais en sécurité à bord.

24 août

Avec le soutien de **Colibri** et en coopération avec les garde-côtes italiens, **Mare Jonio** sauve 67 personnes dans les eaux internationales (5).

Le **Nadir** assiste 21 personnes à bord d'un bateau en bois en détresse, repéré par **Pilotes Volontaires**. Le **Nadir** accompagne le bateau vers Lampedusa jusqu'à ce qu'un navire des garde-côtes italiens prenne tout le monde à bord.

25 août

Le **Nadir** localise un bateau avec 50 personnes qui ont fui la Libye. Toutes les personnes sont ensuite évacuées vers un navire des garde-côtes italiens.

27 août

Le **Nadir** recherche un bateau en détresse en mer repéré par **Pilotes Volontaire** et, plus tard dans la nuit, trouve un bateau avec 19 personnes.

Le **Geo Barents (MSF)** est détenu pendant 60 jours, accusé d'avoir violé les dispositions du décret Cutro.

30 août

L'équipage du **Sea-Watch 5** sauve 289 personnes de bateaux en bois surchargés lors de quatre opérations. Parmi les personnes secourues se trouvent 38 mineurs.

Le **Nadir** accompagne 14 personnes vers Lampedusa. Ces personnes ont quitté Djerba, en Tunisie, 3 jours auparavant, mais ont perdu leur cap.

Quelques heures plus tard, le **Nadir** trouve un autre bateau en bois suite à une alerte lancée par **Alarm Phone**. A bord se trouvent 31 personnes, dont 17 mineurs.

RESQSHIP
@resqship_int

27 people had been in distress at sea for 3 days. Last night the [#Nadir](#) crew saw a light, located the boat that was taking water and took all people aboard. Many had burns from the toxic fuel-saltwater-mix. This morning everyone disembarked safely in [#Lampedusa](#).

SOS HUMANITY
@soshumanity_en

Breaking: This morning, our crew rescued 60 people from distress at sea. The unseaworthy and overcrowded fibreglass boat was discovered by the crew of Humanity 1 in the early hours of the morning. (1/3)



Open Arms ENG
@openarms_found

Yesterday, [#Astral](#) [#Mission111](#) was non-stop. We found 110 people adrift on a crowded wooden barge, including children, and even a corpse. Some were in the water. After securing them, [CG](#) transferred everyone to safety. Resources are scarce where hundreds risk their lives daily.

@alarmphone
@alarm_phone

Rescued! 57 people reached out to Alarm Phone when they were trying to escape from [#Libya](#) by boat. We alerted authorities and the civil fleet to the distressed. Fortunately, [@MSF_Sea](#) reacted and brought all safely on board. [#civilfleet](#)

MEDITERRANEA Saving Humans
@RescueMed

67 PERSONE IN SALVO !!

La nostra nave [#MareJonio](#) ha appena concluso una operazione di soccorso in cooperazione con la [@guardiacostiera](#) italiana in acque internazionali, a cavallo delle zone [#SAR](#) Tunisina e Maltese.

SEPTEMBRE 2024

1 septembre

Le **Nadir** assiste un bateau en bois surchargé avec 61 personnes en détresse qui ont passé deux jours en mer. Elles sont toutes ramenées à Lampedusa par les garde-côtes italiens.

2 septembre

Le **Nadir** trouve un bateau en fibre de verre avec 129 personnes en détresse, après avoir été repéré par **Seabird**. Pour stabiliser le bateau, 49 d'entre elles sont embarquées sur le Nadir. Plusieurs personnes du pont inférieur souffrent d'un manque d'oxygène.

11 septembre

Les autorités italiennes ordonnent la détention du **Sea Watch 5 (1)**, quelques heures après que le tribunal de Salerne a suspendu le blocus illégal du **Geo Barents**.

18 septembre

Après une inspection surprise du **Mare Jonio** par les garde-côtes italiens, le navire est placé en détention administrative parce qu'il transporterait trop de matériel de sauvetage.

19 septembre

95 personnes sont sauvées par le **Geo Barents** d'un bateau en bois surchargé en Méditerranée centrale. Ce sauvetage a été possible grâce à l'alerte et au soutien aérien d'**Airborne**.

Dans l'après-midi, 109 personnes sont sauvées d'un second bateau en bois surchargé. Pendant le sauvetage, un bateau des garde-côtes libyens, qui avait été offert par l'Italie, s'approche de la scène et effectue des manœuvres dangereuses.

20 septembre

50 personnes sont sauvées par l'**Astral** d'un bateau à la dérive. Un deuxième bateau est localisé par l'**Astral** avec 48 personnes à bord, dont un bébé d'un mois. Dans la soirée, **Nadir** est informé par **Alarm Phone** de la présence d'un bateau en caoutchouc en détresse avec 37 personnes à bord. L'équipage prend tout le monde à bord au petit matin.

21 septembre

L'**Astral** assiste 43 personnes à bord d'un bateau en fer qui prend l'eau.

22 septembre

L'**Astral** mène une opération de sauvetage pour 27 personnes à la dérive en mer à bord d'un bateau pneumatique.

23 septembre

L'**Astral** conclut une autre opération de sauvetage de 18 personnes sur un bateau en détresse, dont 4 femmes et 4 enfants.

Les autorités italiennes imposent deux ordres de détention distincts au **Geo Barents**.

24 septembre

Le **SARAH** sauve un bateau avec 32 personnes après une alerte lancée par **Alarm Phone (2)**.

Le **Nadir** stabilise les deux embarcations avec 93 personnes. Peu après, les garde-côtes italiens arrivent et embarquent les personnes.

25 septembre

Le **Nadir** trouve 25 personnes en détresse sur un bateau en caoutchouc partiellement dégonflé. Tou.tes les survivant.es sont sauvé.es après avoir passé deux jours sur l'eau.

27 septembre

Le **Nadir** effectue deux opérations de sauvetage après une alerte lancée par **Alarm Phone**. Après avoir trouvé 45 personnes à bord d'un bateau qui était déjà en train de couler, l'équipage a secouru un second bateau avec 25 personnes à bord.

Photo : RESQSHIP



Sea-Watch International
@seawatch_intl

1
Right now, Italy is blocking our ship. The Italian authorities are systematically sabotaging the entire civil fleet. Just hours ago, the Salerno court suspended the unlawful blockade of @MSFSea's rescue ship. While 🇮🇹 breaks the law, people on the move are paying the price.



@alarmphone
@alarm_phone

2
After many hours at risk at sea, the people in distress were finally rescued. Thanks to the crew of SARAH, who brought them safely to Sicily. Once again, the civil fleet had to intervene where European state actors failed to rescue! #civilfleet

SAUVETAGE DE DERNIÈRE MINUTE PAR LA FLOTTE CIVILE

RECIT D'UNE PERMANENCE DE NUIT D'UNE EQUIPE D'ALARM PHONE

Il est environ 23 heures et nous nous préparons pour la permanence de nuit, qui commencera à minuit. Cinq cas sont ouverts. Un sixième apparaît, un peu après minuit. Une personne est à la recherche d'un ami parti d'Algérie en bateau pour la Sardaigne. En outre, il y a un cas au niveau de la rivière Evros, où des personnes ont été retenues pendant des jours à la frontière entre la Turquie et la Grèce. Et trois bateaux en Libye, mais ce sont pour la plupart des cas pour lesquels nous ne pouvons pas faire grand-chose, car le contact a été perdu il y a plusieurs heures. L'équipe d'Alarm Phone qui était en permanence avant nous soupçonne deux interceptions et une arrivée à Lampedusa – ce que nous pourrions confirmer au cours de la nuit.

Lors de la relève à 00h03, le numéro d'Alarm Phone sonne. Il s'agit du seul cas pour lequel nous avons un contact direct avec les personnes sur le bateau. Le numéro du cas est AP0900. Il s'agit de la 900e urgence dans laquelle Alarm Phone est impliqué en 2024. 21 personnes sur un bateau en fibre de verre, qui avaient déjà été signalées à Alarm Phone plus tôt dans la journée par un proche. Celui-ci nous a donné le numéro du téléphone satellitaire à bord.

Vers 20 heures, l'équipe précédente a pu établir un premier contact direct et obtenir une position GPS des personnes sur le bateau, qui se trouvait dans la zone maltaise, à environ 60 milles nautiques de Lampedusa.

À 20 h 34, l'équipe a envoyé un premier message d'alerte aux garde-côtes italiens et maltais. « Les personnes à bord du bateau demandent de l'aide de toute urgence », peut-on lire dans le mail. Lancé de Lampedusa, un navire de sauvetage pourrait être sur les lieux en moins de trois heures. Mais depuis de nombreuses années, la pratique est différente : la plupart du temps, il n'y a pas de réponse aux alertes de détresse, aucune information n'est échangée lors des appels téléphoniques avec Rome et La Valette, et il est prévisible qu'aucun garde-côte ne réagira. L'absence d'assistance est devenue une normalité politique, qui laisse en permanence et consciemment mourir les gens. En sera-t-il de même ce soir ?

Les avions de surveillance de Sea Watch et de Pilotes Volontaires étaient en copie du mail. Seabird rapporte avoir repéré un bateau à proximité de la position indiquée à 21h00. Cependant, les petits

avions de la société civile ne sont pas équipés pour les vols de nuit et n'ont donc rien pu observer de plus.

Grâce à ce mail, deux navires de sauvetage civils qui étaient opérationnels à ce moment-là ont également été informés : le Sea Eye et le Nadir. Le Sea Eye était trop éloigné de la position GPS donnée, mais le Nadir n'était qu'à quelques heures de route.

Le voilier a répondu qu'il se dirigeait vers le cas et qu'il pourrait être sur les lieux quatre heures plus tard. Au cours des heures suivantes, l'équipe du soir a reçu quatre autres positions GPS et a envoyé de nouveaux mails SOS aux garde-côtes et aux navires de sauvetage civils. Là encore, les autorités officielles de Rome et de Malte n'ont pas réagi.

Entre 00h03 et 01h24, nous avons eu de multiples contacts avec les proches à terre et directement avec le bateau. Les personnes au téléphone semblaient désespérées, disant que de l'eau pénétrait dans le bateau, que le moteur ne fonctionnait plus et qu'elles craignaient que leur bateau ne coule. Elles ont demandé de l'aide à plusieurs reprises.

A 00h37, il nous a semblé qu'il n'y avait plus de bruit de moteur, mais aussi que l'eau semblait très proche. Les personnes à bord du bateau ont dit pour la première fois : « Nous sommes à la mer » [sic]. Néanmoins, ils sont restés concentrés, et nous leur avons expliqué qu'un bateau de sauvetage était en route, mais qu'il lui faudrait encore 1 à 2 heures pour arriver, et que nous aurions besoin de leur position exacte toutes les 30 minutes, sans quoi personne ne pourrait les retrouver au milieu de la nuit.

Les personnes en détresse ont compris mais craignaient que le crédit de leur téléphone satellite ne soit épuisé. Nous les avons rassurées et leur avons expliqué que nous pouvions surveiller le crédit et le recharger. Le maintien du contact a été crucial dans les heures qui ont suivi. Après quelques explications techniques, elles ont réussi à nous envoyer une nouvelle position par SMS à 1 h 24 du matin. À 1 h 26, nous avons immédiatement envoyé un autre mail SOS avec la nouvelle position, ce qui a permis au Nadir d'ajuster sa trajectoire.

Cependant, 30 minutes plus tard, nous n'avons pas pu rejoindre le bateau comme convenu. Nous étions inquiets car les personnes à bord du bateau avaient bien compris l'importance du contact lors cette phase cruciale. Nous nous sommes demandé pourquoi nous ne pouvions pas les joindre. Le Nadir a signalé vers 2 heures du matin qu'il leur faudrait encore environ 25

minutes pour atteindre la dernière position donnée. Nous avons essayé de joindre le bateau toutes les cinq minutes, sans succès.

À 2 h 46, nous recevons le terrible message de Nadir sous la forme d'un relais Mayday : « BATEAU COULE. TOUTES LES PERSONNES SONT DANS L'EAU ».

Nous le craignons. Le temps n'était pas particulièrement mauvais, mais le bateau dérivait depuis plusieurs heures, ce qui nuisait à sa stabilité. En arrière-plan des appels téléphoniques, avec une voix étonnamment calme, nous avons entendu à plusieurs reprises des bruits d'eau et des appels à l'aide parfois frénétiques, voire paniqués. Maintenant, le bateau avait vraiment coulé. Et c'est certainement la raison pour laquelle nous ne pouvions plus le joindre.

Nous attendions avec impatience de nouveaux messages du Nadir. Combien de personnes allaient-ils pouvoir trouver et sauver au milieu de la nuit ? Combien des 21 personnes s'étaient déjà noyées ou étaient parties à la dérive ? Nous imaginions le pire.

Une heure plus tard, ce qui nous a semblé une éternité, nous avons reçu cet incroyable message de Nadir : « 21 personnes à bord du Nadir. Elles ont confirmé qu'elles étaient 21. Toutes étaient dans

l'eau. Il n'y avait pas de bateau quand nous sommes arrivés. »

Nous avons du mal à y croire et nous avons les larmes aux yeux. Nous avons remercié l'équipage du Nadir pour son grand engagement et nous avons immédiatement informé les proches des personnes à bord, qui étaient très inquiets entre-temps et qui n'arrivaient pas à y croire non plus. Les 21 personnes ont été sauvées au milieu de la nuit, alors qu'elles avaient déjà passé une heure dans l'eau. Nous avons appris plus tard que certaines des personnes secourues souffraient de brûlures dues au mélange d'essence et d'eau salée et d'autres de brûlures dues aux piqûres de méduses. Mais personne n'était gravement blessé. Tout le monde a survécu.

Les personnes n'avaient pas de gilets de sauvetage, mais ils avaient des bidons et des boîtes de conserve vides, auxquelles elles se tenaient courageusement, réparties en trois groupes dans l'eau. Une personne avait réussi à protéger de l'eau son téléphone portable en plastique et l'utilisait pour émettre des signaux lumineux lorsque le Nadir apparaissait à proximité.

Le sauvetage de la flotte civile est intervenu littéralement à la dernière minute !



FORCE.S DE DISPARAITRE

À LA DERIVE VERS LA DISPARITION : LA ROUTE DE L'ATLANTIQUE

ROUTES MIGRATOIRES ET DISPARITIONS

Jusqu'à présent, cette section de Echoes s'est concentrée en particulier sur la route de la Méditerranée centrale, car c'est là que la majeure partie de la flotte civile de recherche et de sauvetage opère depuis 2014.

Sans entrer ici dans le détail de l'évolution géographique de l'implication et du déploiement de la flotte civile, il est possible d'observer comment le centre névralgique des opérations de recherche et de sauvetage de la part des ONG s'est progressivement concentré sur la route la plus dangereuse et la plus meurtrière : la Méditerranée centrale.

Le déploiement initial en mer Égée et en Méditerranée orientale (en raison notamment du conflit en Syrie) a été réduit du fait de la diminution des passages, et en même temps entravé par la criminalisation de la solidarité et la monopolisation de l'intervention par les autorités grecques et turques, qui (avec la participation active de Frontex) tentent de verrouiller un espace maritime exigu où les eaux territoriales des deux pays se touchent sans solution de continuité.

Le positionnement de la flotte civile en Méditerranée centrale, et sa persistance malgré des années d'obstruction, de menaces et de criminalisation, est aujourd'hui de plus en plus nécessaire, non seulement en raison du recul des acteurs étatiques et de la prééminence de la surveillance aérienne (principalement assurée par Frontex) ; mais aussi en raison de l'externalisation progressive de la surveillance maritime vers la Libye et la Tunisie. Cette externalisation s'accompagne de la création de zones de compétence SAR (Recherche et sauvetage) qui, au lieu d'étendre les zones de sauvetage, permettent d'organiser le refoulement des personnes vers des pays qui n'ont rien de « sûr », délégitimant encore plus la présence des ONG et créant les conditions de violations et de crimes qui ont déjà été largement documentés et dénoncés.

Ces évolutions se reflètent également dans le nombre de corps arrivant sur les côtes maltaises ou italiennes, qui a fortement diminué depuis 2018, sauf lorsque des naufrages ont lieu à proximité des côtes européennes (Cutro, Pylos, Roccella et bien d'autres) et que les autorités ne peuvent se soustraire à leurs obligations. Dans le même temps, le nombre de

naufrages ou de disparitions a augmenté dans les eaux internationales et à proximité des côtes tunisiennes et libyennes (comme le démontrent les chiffres fournis par les autorités tunisiennes et la situation dramatique dans la région de Sfax, avec une augmentation exponentielle du nombre de victimes et de corps non identifiés qui occupent les morgues et les cimetières).

Comme le dénonce régulièrement la société civile, un nombre croissant de naufrages et de disparitions restent « invisibles », et ne sont pas pris en compte par les organisations internationales ou couverts par les médias, parce qu'ils ont lieu loin des zones de surveillance, mais aussi loin des zones où les ONG interviennent en priorité, ou peuvent intervenir.

Les autres zones en Méditerranée (entre la mer Ionienne et la Crète et entre les îles Baléares et la Sardaigne) ne sont pas couvertes par la flotte civile. Ce sont aussi des zones où le Salvamento Marítimo, une institution publique espagnole responsable de la sécurité maritime, s'est vu interdire de mener des opérations de surveillance et de recherche sans avoir reçu d'alertes de détresse. Cette situation est la conséquence de la militarisation des opérations de recherche et de sauvetage par le gouvernement espagnol, qui ne permet pas de comptabiliser le nombre de naufrages et de disparitions possibles.

On peut les qualifier d'itinéraires « mineurs », mais dans le même temps, le nombre de victimes en mer d'Alboran [a augmenté](#) de manière significative depuis 2023, et le nombre de personnes qui ont quitté l'Algérie et ont disparu entre les îles Baléares et la Sardaigne reste indéterminé. Par ailleurs, les tragédies de Pylos, Roccella et Cutro se sont produites le long d'un axe est-ouest. Sur ces routes, la plupart des demandes des familles à la recherche d'un parent disparu restent sans réponse. Et c'est probablement sur ces routes que l'implication des familles et des proches dans les recherches est encore plus importante.

Il ne s'agit pas ici de mesurer l'impact direct des logiques de contrôle et de sécurité sur l'évolution des différentes routes, mais plutôt de s'interroger sur les raisons et les conditions qui rendent les disparitions encore moins visibles, et les recherches des familles encore plus difficiles. La route atlantique des

Canaries, où l'écart entre le nombre de victimes (selon les familles et les proches) et le nombre de corps retrouvés (selon les médias et les autorités) constitue une étude de cas intéressante pour mieux comprendre ces défis.

LES CANARIES ET L'ATLANTIQUE

Selon les organisations locales, le premier cas de naufrage documenté aux Canaries remonte à 1999 : le 24 juillet, les corps de neuf jeunes sont retrouvés sur la Playa de la Señora à Fuerteventura (source : Association Entre Mares). Le nombre de cas s'est multiplié au fil des années, dans une indifférence quasi générale, malgré la mobilisation des acteurs locaux de la société civile et l'activation progressive d'une procédure de gestion des corps des victimes dans les différentes îles espagnoles (il existe peu d'informations sur la gestion des corps retrouvés en mer ou sur les plages par les autorités marocaines).

Cette procédure s'est souvent limitée à récupérer les corps arrivés par hasard sur les plages, à collecter les dépouilles des personnes décédées à bord des embarcations arrivant sur les îles, et à enterrer les corps sans se soucier des noms des victimes, ni de la recherche des familles de leur proche disparu. En Espagne, le taux d'identification des personnes mortes en migration est plus élevé pour les ressortissant.es marocain.es, notamment grâce à la capacité des familles et de la société civile à activer les autorités responsables, mais ce taux reste très faible pour les populations d'Afrique de l'Ouest qui empruntent la route des Canaries.



Sans entrer dans les détails du fonctionnement du système d'identification et du nombre de personnes identifiées ces dernières années aux Canaries (voir [« Counting the dead » – rapport du CICR](#)), le point le

plus préoccupant est l'écart entre le nombre de personnes disparues (selon les familles et les acteurs de la société civile) et le nombre de « cas » enregistrés par les autorités :

- L'association Caminando Fronteras fait état de 4808 victimes sur la route des Canaries entre janvier et juin 2024, avec un nombre important de bateaux disparus (dont le naufrage n'a jamais pu être confirmé). Le nombre estimé de victimes en 2023 est de 6618. Le nombre de victimes depuis 1999 reste difficile à estimer.
- En revanche, le projet Missing Migrant de l'OIM, qui ne se réfère qu'aux cas « officiels », souvent corroborés par des corps retrouvés ou des témoignages, parle de 4828 victimes entre 2014 et 2024 (dont 3534 par noyade) et de 959 pour l'année 2023 (ce qui témoigne d'une augmentation exponentielle des victimes au cours des dernières années).

Cet écart considérable montre à quel point les recherches des membres de la famille et le travail de contre-comptage effectué par les militants et les acteurs de la société civile sont peu pris en compte. Mais il nous indique également que les familles et les témoins ne se tournent pas vers les autorités, en qui ils n'ont généralement pas confiance, pour signaler une disparition, et rarement pour demander de l'aide.

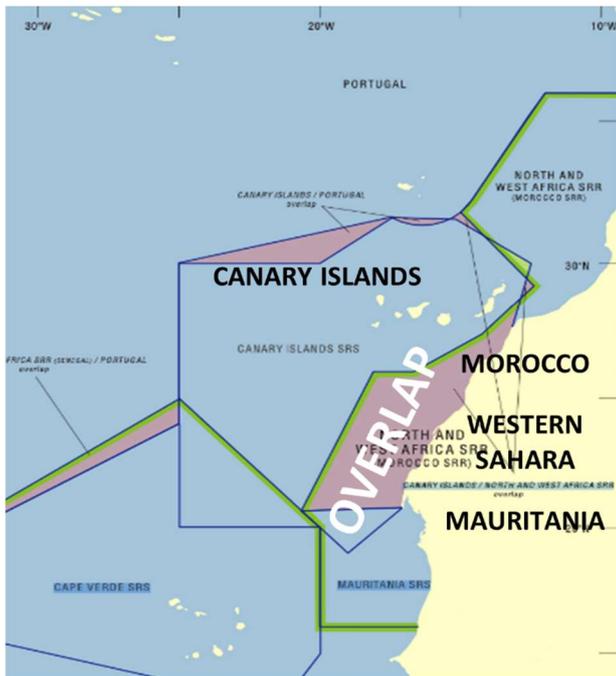
Si l'on compare les données de 2023, 5659 personnes sont portées disparues sans être prises en compte par les acteurs officiels. 5659 disparitions qui n'inquiètent que leurs familles ou leurs proches, et les acteurs de la société civile qui tentent de les soutenir dans leur impossible recherche. Alors que les systèmes militaires de contrôle des frontières sont déployés notamment près des côtes marocaines et espagnoles, les zones de recherche et de sauvetage au sud des Canaries (notamment au Cap-Vert et au Sénégal) ouvrent de telles étendues océaniques que toute opération de recherche d'une embarcation non suivie par GPS est tout simplement impossible.

Il convient d'ajouter que les compétences SAR dans la zone présentent des zones de chevauchement (d'intervention et de responsabilité) et font encore l'objet de négociations. L'évolution/l'extension de la zone SAR marocaine peut être interprétée comme une évolution des politiques d'externalisation du contrôle de la mobilité, comme cela s'est produit pour la Libye et la Tunisie en Méditerranée.

La disparition des personnes ici est donc associée à une dérive océanique qui a probablement emporté des centaines de vies. Ces derniers mois, des corps de disparus ont été retrouvés dans un bateau naufragé sur les côtes du Cap-Vert, et d'autres bateaux se sont

échoués sur les plages du Brésil et de la République dominicaine.

Cela s'est déjà produit en 2021, au large de l'île de Tobago, lorsqu'un pêcheur a découvert une embarcation transportant les corps de 14 jeunes gens. Cela s'était probablement déjà produit auparavant. Mais aujourd'hui, c'est de plus en plus fréquent. Ce sont des cas isolés, mais ils laissent entrevoir un scénario terrifiant par son ampleur, et le sort probable de centaines de personnes parties avec des embarcations hors d'état de naviguer depuis les côtes sénégalaises et mauritaniennes.



La route des Canaries devient une zone immense, où les recherches sont presque impossibles et les sauvetages extrêmement compliqués. La seule option aujourd'hui est de prévenir ces dérives et de structurer un mécanisme étatique efficace de recherche et de sauvetage qui interviendrait près des côtes et le long des trajectoires potentielles des dérives.

IDENTIFICATION, RECHERCHE, ANTICIPATION

Pour les corps retrouvés de l'autre côté de l'Atlantique (comme pour ceux retrouvés aux îles Canaries et ailleurs), des opérations médico-légales peuvent être menées pour tenter d'identifier les victimes, grâce à une coopération entre les organisations internationales, les autorités nationales, Interpol et les acteurs de la société civile. Si les autorités sont déterminées à identifier les personnes décédées, il suffit parfois de retrouver les informations qu'elles portaient sur elles pour trouver

des indices sur leur nom, et parfois aussi de reconstituer le groupe de personnes présentes sur le bateau. Dans de nombreux cas, l'implication directe des familles et des proches est nécessaire pour fournir des informations et des détails sur le voyage.

Entre 2021 et 2023, le CICR à Paris et l'Institut national des sciences appliquées (Insa-Lyon) ont développé un outil qui devrait permettre de cartographier les réseaux de personnes et la composition changeante des groupes en mouvement. Baptisé SCAN (pour « Share, Compile and Analyse »), il a déjà été utilisé pour reconstituer la liste des victimes de plusieurs événements sur la route des Canaries, grâce notamment à l'aide de rescapés dont les témoignages deviennent fondamentaux, et à la mise en relation avec des acteurs de la société civile capables de recevoir des alertes des familles et des proches. Pour l'instant, cette analyse de réseaux complexes est un outil qui fonctionne rétrospectivement et qui devrait faciliter le travail médico-légal basé sur la récupération des corps des personnes décédées au cours de la migration. Cependant, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour anticiper le risque de ces dérives mortelles.

D'une part, en essayant de renforcer la capacité des personnes en déplacement à appeler à l'aide, conformément aux pratiques déjà développées en Méditerranée par le réseau Alarm Phone (fournir des informations sur la sécurité en mer, informer sur l'importance d'avoir un téléphone satellitaire pour pouvoir joindre les autorités SAR...), et qui doivent être adaptées à une zone géographique beaucoup plus complexe.

D'autre part, en cas de disparition, en renforçant la capacité des familles et des proches à lancer des alertes rapides, et en établissant et en renforçant des connexions sûres et protégées entre les différents acteurs, civils et étatiques.

D'un point de vue technique, cela peut sembler faisable, mais il reste pour l'instant difficile de changer le paradigme des politiques migratoires, qui reste aujourd'hui essentiellement axé sur la dimension sécuritaire et la criminalisation des personnes en déplacement. Nous devrions penser un contre modèle qui ferait de la nécessité d'intervenir et de déployer ses ressources pour sauver des vies en mer sa priorité, œuvrant ainsi pour empêcher la disparition systématique de centaines de personnes dans l'Océan Atlantique.

Filippo Furri

CRIMINALISATION

LA LIBERTÉ DE CIRCULATION CONTRE L'EUROPE FORTERESSE

Pour la première fois, après plus de 20 ans, les lois européennes incriminant l'"aide à l'immigration clandestine" sont sur le point d'être modifiées. Ce que nous ne savons pas encore, c'est de quelle manière elles le seront. Alors que les défenseur.uses de la liberté de circulation s'efforcent de faire en sorte que ces lois cessent de servir de prétexte pour enfermer les personnes migrantes, et ont récemment remporté une victoire historique en portant l'affaire Kinsa devant la Cour de justice de l'UE, les institutions européennes redoublent d'efforts pour punir encore plus sévèrement les migrations.

Dans les mois à venir, nous verrons quel est l'équilibre des forces en présence. **Les modifications apportées aux lois sur la facilitation définiront en grande partie le sort des milliers de migrantes qui sont emprisonnées chaque année pour prétexte d'avoir « faciliter » l'entrée, le séjour ou la circulation d'une personne en situation dite « irrégulière ».**

Les lois sur la facilitation : un instrument de la nécropolitique migratoire européenne

Bien que, sur le papier, les lois sur la facilitation cherchent à criminaliser les "passeurs", dans la pratique, elles finissent par emprisonner principalement les personnes en déplacement elles-mêmes. Accusées de conduire des bateaux ou des véhicules lors du franchissement des frontières, mais aussi d'utiliser le GPS du véhicule ou de passer des appels d'urgence en cas de détresse, des milliers de personnes migrantes sont accusées et incarcérées dans l'UE chaque année. Ces mêmes lois ont également été utilisées pour criminaliser les militant.es et les organisations qui travaillent dans les zones frontalières pour défendre les droits des personnes migrantes.

Le droit international, notamment le protocole des Nations unies contre le trafic illicite de migrants et la convention relative au statut des réfugiés, indique que ni les personnes en quête de sécurité, ni leur famille, ni les acteurs humanitaires ne doivent être visés par les lois sur la facilitation. Pour empêcher la criminalisation de ces groupes, les textes exigent que la facilitation ait lieu en échange d'un avantage financier ou matériel (AFOM) pour être considérée comme un crime. Contrairement au droit international, le paquet "Facilitateurs", qui a introduit en 2002 le délit de "facilitation de l'immigration

clandestine" en Europe, ne contient pas de dispositions permettant d'exonérer les migrant.es, leurs familles ou les acteurs humanitaires de toute responsabilité pénale. Il n'exige pas non plus que l'avantage financier ou matériel soit un élément nécessaire pour considérer la facilitation comme un crime. La législation européenne ne comporte en effet qu'une timide mention de la clause humanitaire, que les États membres peuvent adopter sur une base volontaire.

Depuis des années, les conséquences dévastatrices des lois de facilitation suscitent la critique et la résistance des activistes et des organisations de défense des droits humains. **Certains de ces groupes ne se sont pas contentés de souligner les problèmes liés à l'exclusion de certains groupes de la criminalisation, mais ont apporté un soutien direct aux personnes concernées et proposé de nouveaux récits qui considèrent la facilitation de l'immigration irrégulière comme une activité essentielle pour garantir les droits des personnes migrantes elles-mêmes.**

Plus de 20 ans après l'introduction du paquet "Facilitateurs", l'arrivée de l'affaire Kinsa devant la Cour européenne de justice a suscité un certain optimisme. Pour la première fois, ces lois font l'objet d'un examen par la plus haute juridiction de l'UE, ce qui pourrait constituer une étape historique pour le mouvement de dépénalisation de la facilitation.

L'affaire Kinsa : un résumé

L'affaire

En mai 2023, l'avocate Francesca Cancellaro a demandé une décision préjudicielle à la Cour européenne de justice dans le procès contre O.B. au tribunal de Bologne (Italie). O.B. est une femme d'origine congolaise qui est arrivée à Bologne par avion en Italie avec sa fille et sa nièce, toutes deux mineures. O.B. a été accusée d'avoir "facilité l'entrée non autorisée" des deux filles, avant d'avoir été arrêtée et séparée d'elles. Malheureusement, le cas d'O.B. est l'un des milliers de cas par lesquels chaque année les pays européens criminalisent les activités dites de « facilitation », dévastant la vie des personnes en quête de sécurité. Mais l'affaire contre O.B., connue sous le nom d'affaire Kinsa (anciennement l'affaire Kinsasha), est la première à

avoir réussi à confronter l'illégalité et l'illégitimité des lois sur la facilitation. Le 17 juillet 2023, le tribunal de Bologne a demandé, dans le cadre de l'affaire Kinsa, une décision préjudicielle à la CJUE sur la validité et l'interprétation du paquet « Facilitateurs », ainsi que de la loi italienne qui met ce cadre législatif européen en œuvre (l'article 12 de la loi consolidée sur l'immigration).

Les arguments

Dans les arguments présentés à la CJUE, M^e Cancellaro remet en question la validité des deux piliers du paquet "Facilitateurs" :

(i) l'obligation d'incriminer l'aide à l'entrée sur le territoire sans exiger que le but lucratif soit un élément constitutif de l'infraction,

(ii) le fait qu'elle n'oblige pas les États membres de l'UE à appliquer une "exception humanitaire", mais la laisse à la discrétion des États membres.

Outre les conséquences directes sur les personnes criminalisées, M^e Cancellaro affirme que le risque de sanctions pénales pour le soutien aux migrants a un effet de "dissuasion" sur les migrants et les organisations. Dans un contexte de violence institutionnelle systématique contre les personnes migrantes aux frontières, une criminalisation des activistes et des organisations qui œuvrent souvent la sauvegarde de droits fondamentaux tels que le sauvetage en mer, la fourniture de nourriture, l'assistance médicale ou juridique, met en péril les droits fondamentaux.

Par conséquent, M^e Cancellaro soutient que les deux piliers du paquet « Facilitateurs » impliquent la violation structurelle des droits fondamentaux des personnes en déplacement et de ceux qui les soutiennent, tels que consacrés par la Charte européenne des droits de l'Homme, comme le droit à la vie (article 2 de la CEDH), à l'intégrité physique (article 3 de la CEDH), à l'asile (article 18), à la vie familiale (article 7), à la liberté personnelle (article 6) ou à la propriété (article 17). **En résumé, ce conflit structurel reflète la contradiction permanente entre les droits humains et la protection des frontières nationales dans laquelle, comme l'explique M^e Cancellaro, les premiers doivent prévaloir.**

L'audience

L'audience devant la Grande Chambre de la CJUE, au cours de laquelle les parties concernées ont présenté leurs arguments, a eu lieu le 18 juin. Outre M^e Cancellaro, des représentants des gouvernements italien et hongrois, ainsi que de la Commission

européenne et du Conseil y ont participé. **L'audition de l'affaire Kinsa devant la Grande Chambre a été la preuve irréfutable de l'impossibilité de défendre la légitimité et la légalité des lois européennes sur la facilitation.** Aucune des parties n'a osé argumenter sur le conflit inhérent soulevé par M^e Cancellaro, mais a plutôt cherché des raccourcis pour échapper au débat de fond. Une analyse de l'audience, y compris une réponse à chacune des positions présentées par les parties, peut être trouvée dans l'article écrit par [Zirulia \(2024a\)](#)[1].

Dans son interprétation des lois sur la facilitation, la Commission européenne a estimé que l'acte de faciliter nécessitait une relation d'éloignement entre le facilitateur et la personne bénéficiant de ce service. Ainsi, elle a soutenu qu'O.B. n'aurait pas dû être accusée d'avoir facilité l'entrée non autorisée de sa fille et de sa nièce mineures (qui lui sont proches). Or il n'y a aucune base pour étayer cette interprétation de l'actuel paquet "Facilitateurs" et la Commission n'en a pas justifié le fondement.

Le gouvernement hongrois et le Conseil ont fait valoir que le rôle de la législation européenne est de fixer des normes minimales, tandis que l'obligation pour les lois d'être conformes à la Charte européenne des droits de l'homme est du ressort des législateurs nationaux. Une considération contestée par Zirulia (2024a).

Le gouvernement italien, dont le rôle est le plus complexe, puisque ses lois nationales sont remises en cause, ne peut et ne veut pas se défendre. Son représentant s'est contenté d'indiquer que les lois italiennes sur la facilitation suivent la direction fixée par le paquet « Facilitateurs ». Il a souligné que, bien que les clauses humanitaires soient non-contraignantes, l'Italie a décidé de les mettre en œuvre (en oubliant de préciser que cette clause ne s'applique pas à la facilitation de l'entrée, mais seulement à la résidence et au transit). Il a ajouté que l'Italie disposait déjà de mécanismes permettant d'exempter certains groupes de la criminalisation indépendamment de la clause humanitaire, comme la notion d'"état de nécessité" à l'article 54 du code pénal (sans mentionner que cette exemption ne peut être appliquée que pendant le procès, ce qui n'évite pas les conséquences négatives des poursuites, comme le montre le cas d'O.B.).

Prochaines étapes

L'issue de l'affaire Kinsa sera connue dans les prochains mois. L'avocat général de la CJUE présentera ses conclusions le 5 novembre 2024, mais l'arrêt définitif de la CJUE est attendu pour la fin de

l'année 2024 ou le début de l'année 2025. Plusieurs issues sont possibles. La CJUE pourrait valider les lois du paquet « Facilitateurs », c'est-à-dire les considérer comme conformes à la Charte des droits fondamentaux de l'UE. Mais elle pourrait également déclarer les lois invalides ou invalider des dispositions spécifiques des lois. Enfin, la Cour pourrait proposer une interprétation spécifique des lois. Il semble évident que, dans tous les cas, l'issue de l'affaire aura des conséquences sur la révision du paquet « Facilitateurs » actuellement en cours au sein des institutions européennes.

La Forteresse Europe réagit

Des auteurs comme [Mitsilegas \(2024\)](#)[2] ou [Zirulia \(2024b\)](#)[3] soutiennent que la défense de l'affaire Kinsa devant la CJUE a augmenté la pression sur les institutions européennes pour qu'elles présentent une proposition de modification du paquet « Facilitateurs ». En novembre 2023, la Commission européenne a présenté sa proposition de modification et en mai 2024, le Conseil européen a publié sa nouvelle version. Les positions des deux institutions européennes peuvent être analysées en référence aux deux piliers mis en évidence dans l'affaire Kinsa :

(i) sur la "clause humanitaire" :

La proposition de la Commission prévoit moins de garanties contre la criminalisation de l'aide humanitaire et de la solidarité que l'actuel paquet "Facilitateurs", en déplaçant les références à d'éventuelles clauses humanitaires du texte juridiquement contraignant vers le texte non contraignant. Au contraire, la proposition du Conseil suggère l'introduction d'une clause humanitaire obligatoire à l'article 3, car elle "pourrait apporter plus de clarté et de sécurité juridique quant à la distinction entre l'aide à la migration non autorisée et l'assistance humanitaire".

(i) sur l'AFOM en tant qu'élément constitutif de l'infraction :

Bien que la proposition de la Commission n'exempte pas explicitement les personnes migrantes ou les membres de leur famille, elle mentionne l'avantage financier ou matériel (AFOM). Mais bien que l'avantage financier ou matériel ait été inclus dans la définition de l'infraction, la proposition stipule qu'il ne s'agira pas d'une exigence nécessaire en cas de "forte probabilité de causer un préjudice grave" à une personne. Si, d'une part, le fait que l'infraction de "préjudice grave" ne soit pas clairement définie laisse une grande marge d'interprétation, d'autre part, les mêmes conditions de franchissement des frontières (souvent dans des navires surchargés et en mauvais état) pourraient être considérées comme un risque potentiel de préjudice pour les voyageurs. La proposition de la Commission comporte donc un risque élevé de criminalisation pour les personnes en déplacement.

Si la proposition de la Commission concernant l'AFOM semblait incomplète, la nouvelle version présentée par le Conseil européen, publiée le 31 mai 2024, ne laisse aucune place au doute. Le Conseil a supprimé la référence à l'AFOM comme élément de l'infraction de facilitation et l'existence de l'AFOM ne serait considérée que comme une circonstance aggravante. En définitive, le Conseil propose de maintenir une définition de la facilitation similaire à celle de l'actuel paquet « Facilitateurs ».

Il est révélateur d'examiner le principal argument sur lequel le Conseil s'appuie pour rejeter l'introduction d'un avantage matériel ou financier en tant qu'élément constitutif de l'infraction de facilitation. Le Conseil a expliqué en détail, lors de l'audition de l'affaire Kinsa devant la CJUE, comment, dès les négociations du paquet dans les années 2000, il avait été convenu d'omettre la mention de l'AFOM, afin de permettre de poursuivre les "contrebandiers". **Au motif qu'il est difficile de prouver qu'il y a eu un**



Photo : Audience de l'affaire Kinsa à la Cour européenne de justice. Giansandro Merli

avantage économique, et arguant que la stratégie des "passeurs" serait de prétendre qu'ils sont eux-mêmes des demandeurs d'asile afin d'éviter les poursuites, le Conseil a refusé d'inclure des clauses d'exemption en cas d'absence d'AFOM dans la définition de l'infraction. Les mêmes arguments sont encore utilisés aujourd'hui.

Il est stupéfiant de constater que le seul argument en faveur de la position des institutions européennes qui consiste à continuer à criminaliser les migrants et leurs familles est la difficulté d'obtenir des preuves incriminantes, ce en violation totale du droit international. Il est choquant de penser que ces lois ont détruit la vie de milliers de personnes pendant plus de 20 ans. Malheureusement, la violation systématique des droits fondamentaux des personnes migrantes est la règle plutôt que l'exception.

À la croisée des chemins

De nombreux éléments doivent encore être déterminés dans les mois à venir. L'avis rendu par la Cour européenne de justice dans l'affaire Kinsa aura une incidence sur le résultat final, mais le Parlement européen n'a pas commencé à travailler sur la proposition et un accord devrait être conclu dans le cadre des négociations dites de la triade, qui comprend la Commission européenne, le Conseil et le Parlement. **Toutefois, compte tenu des informations disponibles à ce jour, alors qu'il semble probable qu'une clause humanitaire contraignante soit adoptée, l'inclusion de clauses également protectrice pour les personnes migrantes et leurs familles reste très incertaine.**

Bien qu'une décision courageuse de la Cour puisse encore renverser la vapeur, cette première impression d'asymétrie entre la volonté de protéger les activistes blancs et les personnes en déplacement n'est pas surprenante. Ce n'est qu'une autre expression des profonds fondements racistes et coloniaux de l'Europe. Quelque chose qui nous concerne toutes et tous. Comme nous le savons, la mobilisation en solidarité avec les activistes blancs criminalisés a été bien plus importante que dans le cas des personnes migrantes criminalisées pour des motifs similaires, alors que ce sont ces dernières qui sont les plus touchées, et qui sont souvent les seules à être condamnées et emprisonnées.

Les lois sur la facilitation brisent des vies depuis plus de 20 ans et ont été utilisées pour éliminer les témoins de la violence de l'État à l'encontre des personnes qui tentent de franchir les frontières et pour dissuader celles et ceux qui sont solidaires avec

elles. Dans les mois à venir, nous aurons l'occasion de nous organiser pour les démanteler. Il est temps de donner de la visibilité à ces législations délétères, de tenir compte des perspectives des personnes migrantes, de se rappeler que la migration est un droit et que la faciliter devrait donc être une obligation.

Inés Marco - Kinsa campaign

WEBSITE - <https://kinsa-case.eu>



[1] Stefano Zirulia (2024a) "The 'délit de solidarité' before the Grand Chamber of the EU Court of Justice Reflections in the Aftermath of the Kinsa Case Hearing (C-460/23)" <https://eulawlive.com/op-ed-the-delit-de-solidarite-before-the-grand-chamber-of-the-eu-court-of-justice-reflections-in-the-aftermath-of-the-kinsa-case-hearing-c-460-23/>

[2] Valsamis Mitsilegas (2024) "Reforming the 'Facilitators' Package' through the Kinsa litigation: Legality, Effectiveness and taking International Law into account" <https://rivista.eurojus.it/reforming-the-facilitators-package-through-the-kinsa-litigation-legality-effectiveness-and-taking-international-law-into-account/>

[3] Stefano Zirulia (2024) "Les enfants de la Clarée: why the Facilitators package is incompatible with the Charter of Fundamental Rights" <https://blogs.law.ox.ac.uk/border-criminologies-blog/blog-post/2024/09/les-enfants-de-la-claree-why-facilitators-package>

LA CRIMINALISATION DE LA LIBERTE DE CIRCULATION : UN COURS ET UNE SERIE DE PODCASTS

Ces dernières années, au sein de nos réseaux No Border, dont le Captain Support Network, borderline europe, Watch and Med Alarm Phone, l'équipage du Iuventa, les Ragazzi Baye Fall, Sportello Sans Papiers d'Arce Porco Rosso, et plus récemment le projet Maldusa et bien d'autres, nous avons discuté de la relation entre les luttes contre les frontières, de l'illégalisation des personnes en mouvement, et de la criminalisation de toute forme de facilitation de la liberté de mouvement.

Lors d'un atelier organisé à Palerme à l'automne 2022, un consensus s'est dégagé sur la nécessité de créer du matériel pour contrer les discours sur le « trafic illicite » et la « traite » qui mobilisent le soutien du



public en faveur de la criminalisation des personnes en déplacement et d'autres formes de violence frontalière.

En conséquence, nous, au Centre autonome féministe pour la recherche, avons conçu un [cours communautaire en ligne](#) pour aborder les multiples implications de la politique de criminalisation de la facilitation, telles que les implications discursives, politiques et juridiques. En particulier, le cours a abordé la façon dont le processus et le continuum de la criminalisation ne sont pas seulement un outil d'incarcération, mais aussi une tentative de dépolitiser les luttes contre les frontières, ainsi que d'affaiblir toute forme d'auto-organisation et de solidarité des migrant.es. Les présentations et les discussions qui ont eu lieu pendant le cours ont été enregistrées et sont maintenant disponibles sous la forme d'une série de podcasts intitulée « La criminalisation de la liberté de circulation », qui comprend 7 épisodes, chacun abordant la

criminalisation ainsi que la résistance à celle-ci, d'un point de vue différent (en anglais) :

- [Épisode 1 : Perspectives féministes sur l'abolition des prisons et l'abolition des frontières \(4 septembre 2024\)](#)
- [Épisode 2 : Facilitation, contrebande ou solidarité ? Un récit contesté \(18 septembre 2024\)](#)
- [Épisode 3 : La victimisation, la « protection » patriarcale et le sauveteur blanc \(2 octobre 2024\)](#)
- [Épisode 4 : Frontières néocoloniales : externalisation et criminalisation \(16 octobre 2024\)](#)
- [Épisode 5 : Les luttes juridiques et politiques au tribunal \(30 octobre 2024\)](#)
- [Épisode 6 : Chemins de fer souterrains : vers l'abolition \(13 novembre 2024\)](#)
- [Épisode 7 : #FreePylos9 Teach-In \(27 novembre 2024\)](#)

La relation entre l'abolition des frontières et les luttes plus larges pour l'abolition des prisons est au cœur de ces conversations. Selon nous, les luttes contre les frontières et contre les prisons ne peuvent être séparées, car les frontières et les prisons sont profondément liées.

Comme les prisons, les frontières confinent et immobilisent les personnes. Comme les prisons, les frontières punissent les personnes et les maintiennent dans des limbes géographiques et temporels. Comme les prisons, les frontières sont violentes et tuent les gens, elles les exposent à une mort prématurée et à un abandon organisé. Comme les prisons, les frontières sont construites pour créer un apartheid raciste et une ségrégation raciale, pour contrôler la liberté des personnes racialisées et pour créer les conditions de l'exploitation. Comme les prisons, les frontières visent à rendre certaines vies invivables.

Tant pour les prisons que pour les frontières, la violence qu'elles exercent est légitimée par l'affirmation qu'elle dissuade les gens de commettre des actions contre les lois et les normes imposées par l'État, ou des actions contre les frontières imposées par l'État. Mais, comme pour les prisons, la violence frontalière n'a pas réellement cet effet dissuasif. Elle n'empêche pas les gens de se déplacer. Elle n'empêche pas non plus les gens de défier les frontières et les lois imposées par l'État. Les gens ne cessent pas de défier les frontières et de transgresser les lois par crainte de la violence à laquelle ils pourraient être confrontés. Même si elles n'ont pas de fonction dissuasive, les frontières, comme les prisons, n'ont pas que des fonctions répressives.

Plutôt que d'entraver les mouvements et la liberté des personnes, elles visent à créer des subjectivités dociles, silencieuses, craintives et dépendantes qui peuvent être facilement exploitées et contrôlées, réprimant ainsi toute forme d'action politique contre les lois, les normes ou les frontières imposées par l'État.

En outre, à l'instar des prisons, les régimes frontaliers ne s'arrêtent pas à la frontière. Ils font la police, appliquent des contrôles, surveillent tous les aspects de notre vie. Ils sont à la fois producteurs de relations sociales spécifiques, de subjectivités et de catégories dans notre société. En effet, ils façonnent nos vies, nos corps et nos sentiments bien avant et après leur franchissement. Ils créent des subjectivités, des récits, des hiérarchies et des pratiques que nous intériorisons et incarnons dans toutes nos relations. Cette perspective est importante pour comprendre comment la résistance peut être multipliée et étendue à tous ces aspects de la vie.

Ainsi, les frontières ne sont pas seulement des prisons. Elles ont besoin de prisons. Elles ont besoin de criminalisation. Elles ont besoin d'emprisonnement et de punition sous la forme de déportations, de refoulements ou de camps. Les frontières créent également de nouvelles prisons, qu'elles soient punitives ou « humanitaires », spatiales ou temporelles. Pour ces raisons, nous soutenons que les prisons et les frontières ont besoin l'une de l'autre et sont co-constitutives.

Comme Maryama Omar l'explique avec force (dans un extrait du [podcast de Verbranders](#)) qui ouvre notre série de podcasts, le régime frontalier a créé des milliers de prisons, a criminalisé et rendu illégal chaque aspect de sa vie. Son existence même a été illégalisée avant et après son arrivée aux Pays-Bas.

Mais encore une fois, comme l'explique Maryama, les frontières, comme les prisons, ne fonctionnent pas. Elles n'arrêtent pas les mouvements des personnes. Elles n'arrêtent pas la résistance. Elles ne réduisent pas au silence les luttes pour la liberté.

Cela nous ramène aux slogans clés qui guident nos mouvements et avec lesquels le cours a commencé : *pas de frontières, personne n'est illégal, liberté de circulation pour toutes et tous.*

Souvent, ces slogans, ainsi que l'abolition des frontières et des prisons, sont considérés comme des idées abstraites qui n'ont pas de matérialité dans les luttes réelles de nos vies. Dans ce cours et le podcast correspondant, nous avons discuté de la manière dont ils constituent des pratiques quotidiennes, dont ils sont créés dans les relations quotidiennes, au-delà des slogans. Nous affirmons que pour l'abolition des frontières et des prisons, il est également nécessaire d'adopter une perspective intersectionnelle et transféministe, afin de comprendre comment la violence qu'ils exercent est structurelle et institutionnelle, ainsi que genrée et raciale.

De ce point de vue, nous ne pouvons pas nous contenter de sauver des personnes en mer. Nous devons réfléchir à la manière dont les frontières sont réellement présentes dans toutes nos relations sociales. Cela signifie également qu'il faut abandonner les récits qui placent les personnes dans des catégories qui les enferment, ainsi que le langage et la logique des punitions et des institutions carcérales, d'une part, ou de la charité et de l'humanitarisme, d'autre part.

Comme alternative, et en plus du merveilleux travail que nous faisons tous déjà, nous devons continuer à créer des communautés alternatives et transformatrices qui sont basées sur l'amour, l'entraide et la liberté.

Nous remercions toutes les personnes qui ont participé au cours, soit en contribuant aux tables rondes, soit en participant aux conversations et aux discussions. Nous remercions également tous les groupes « no border » qui font partie des luttes contre la criminalisation et avec lesquels nous avons co-créé de nouveaux langages, récits et savoirs au cours des dernières années.

Tous les épisodes du podcast, le matériel de cours, le syllabus et les lectures peuvent être téléchargés à partir du site web de la recherche sur les facts : <https://feministresearch.org/community-courses/#RCF>

Le podcast est également disponible sur Spotify : <https://open.spotify.com/show/224L5XOvWVmD2LdKC6v8Lw>

Auteurs : Deanna, Camille, Aila et Anna (Centre autonome féministe pour la recherche)

NOUVELLE CAMPAGNE DE MEDICO INTERNATIONAL CONTRE LA CRIMINALISATION DE LA MIGRATION

« ...La défense du droit à la liberté de circulation est l'une des tâches, peut-être la tâche centrale, de la lutte contre l'autoritarisme mondial... »

Le mois dernier, Medico, l'organisation d'aide médicale et de défense des droits humains basée à Francfort, a lancé la promotion d'un Fonds pour la liberté de circulation, destiné à soutenir les personnes migrantes, criminalisées lors de leur déplacement. Lors de l'événement d'ouverture le 10 septembre 2024, plusieurs défis ont été identifiés : le retour en arrière sur les questions d'asile et de droits humains en Europe et la récente vague d'agitation raciste en Allemagne.

Tsafrir Cohen, directeur de Medico, a déclaré dans son discours d'introduction : *« La défense du droit à la liberté de circulation est l'une des tâches principales de la lutte contre l'autoritarisme mondial, voire la plus importante. Au fond, il s'agit aussi de défendre une Europe démocratique fondée sur l'universalisme des droits humains. Le fait que l'on risque de se déplacer à la limite de la légalité avec une telle cause est un signe de ces temps autoritaires. Mais nous avons l'obligation de résister, à mon avis. C'est une question de solidarité de principe ».*

Ensuite, plusieurs activistes de Grèce (Legal Centre Lesvos et Free Homayoun campaign) et d'Italie (Captain Support Network et Maldusa) ont partagé leurs expériences concrètes de solidarité avec des personnes en mouvement, qui ont été accusées et emprisonnées...

Extrait de l'appel pour le nouveau Fonds pour la liberté de circulation :

« Combien de fois prétend-on que le glissement à droite de l'Europe peut être stoppé par la lutte contre l'immigration et le bouclage du continent ? Les frontières sont militarisées, les lois sont renforcées et le droit d'asile est remis en cause. Les élections européennes ont montré une fois de plus que cela ne

fonctionne pas. Les partis de droite sont renforcés et encouragés. Il est temps de s'y opposer et de soutenir celles et ceux qui paient le prix de cette logique trompeuse. Le virage à droite de l'Europe a commencé par la politique migratoire. Et c'est là qu'il doit s'arrêter.

Aux frontières extérieures de l'Europe, les personnes ne sont pas seulement stoppées, repoussées, arrêtées ou enfermées dans des camps. Elles sont aussi de plus en plus souvent jugées et emprisonnées. Leur crime : d'avoir recherché une protection, une vie sans guerre ou un nouveau départ et, ce faisant, l'entraide. La peine : souvent plusieurs années de prison, parfois même à vie. La criminalisation des réfugié.es est en augmentation dans toute l'Europe. En Grèce, les personnes réfugiées constituent désormais le deuxième groupe le plus important de détenu.es. Ces personnes sont accusées d'avoir aidé des personnes à franchir la frontière. Des condamnations sont également prononcées à plusieurs reprises en Italie, en Espagne et le long de la route des Balkans.

Toute personne a le droit de vivre dans la dignité et la paix, le droit d'échapper à des conditions de vie intolérables et de demander une protection. Si les gouvernements européens ne respectent pas ce droit, il nous appartient de soutenir les personnes en quête de protection et de faire valoir leurs droits.

Avec le Fonds pour la liberté de circulation, nous soutenons les personnes illégalement emprisonnées ou contraintes de se défendre aux frontières de l'Europe. Nous finançons les frais de justice, apportons un soutien dans la vie quotidienne et sensibilisons l'opinion publique par le biais de campagnes, car la migration n'est pas un crime. Cette solidarité pratique d'en bas doit être élargie et renforcée.... »

En savoir plus sur la nouvelle campagne :

<https://www.medico.de/en/freedom-of-movement>



FRAGMENT JURIDIQUE

L'AFFAIRE DU « HUMANITY 1 »

« Les autorités libyennes ne peuvent pas effectuer d'opérations de sauvetage »

Le 27 juin 2024, le tribunal civil de Crotona a jugé illégale la détention du navire de sauvetage *Humanity 1*, affrété par l'ONG SOS Humanity. Le *Humanity 1* avait été détenu par les autorités italiennes le 4 mars 2024 pour avoir prétendument désobéi aux ordres des soi-disant garde-côtes libyens, en violation de l'article 1, paragraphe 2-bis, de la loi 15/2023, connue sous le nom de loi Piantedosi. L'ancien décret 1/2023, converti en loi depuis février 2023, contient un certain nombre de dispositions qui, dans les faits, créent des conditions injustifiées et entravent les opérations de recherche et de sauvetage menées par les ONG. Le non-respect de ces dispositions entraîne l'immobilisation des navires, l'imposition d'amendes et peut même entraîner la saisie du navire.

Entre autre, le décret-loi Piantedosi impose aux navires des ONG qui ont effectué une opération de sauvetage en Méditerranée centrale de rejoindre « sans délai » le port de débarquement qui leur a été assigné pour l'achèvement de l'opération de sauvetage. Toutefois, cette obligation risque d'entraver l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage menées par ces navires. En particulier, pour se conformer aux instructions des autorités italiennes compétentes après avoir effectué un premier sauvetage, les navires risquent d'être contraints d'ignorer d'autres appels de détresse de bateaux dans la même zone, alors qu'ils pourraient effectuer d'autres sauvetages et qu'ils sont tenus de le faire en vertu du droit international.

La loi Piantedosi s'inscrit dans la stratégie de l'Italie visant à entraver systématiquement les opérations de sauvetage des ONG en Méditerranée par un harcèlement juridique et administratif qui va de pair avec une [campagne de dénigrement](#) incessante. Cette tendance a débuté en 2017, au lendemain de la conclusion d'un [protocole d'accord](#) entre l'Italie et la Libye, destiné à limiter les départs depuis la Libye. Ce protocole d'accord engage les autorités libyennes à intercepter les migrant.es en mer et à les renvoyer en Libye en échange d'une formation et d'un financement substantiel provenant à la fois du budget italien et de celui de l'UE.

Bien que les [affaires](#) judiciaires aient été rejetées ou se soient soldées par un acquittement, la répression contre les ONG se poursuit et a été rejointe par d'autres pratiques abusives telles que la [politique](#) dite des « ports fermés » (2018-2019) (pour laquelle le ministre de l'Intérieur de l'époque, M. Salvini, est actuellement [jugé](#)), et plus récemment, la stratégie de [débarquement sélectif](#). A cela s'ajoute la politique d'assigner aux ONGs des ports de débarquement éloignés et l'interdiction de procéder à des sauvetages multiples, dispositions qui ont fermement été [condamnées](#) par le Commissaire aux droits de l'Homme du Conseil de l'Europe.

Les autorités judiciaires continuent de mettre en doute la légalité de ces tentatives de criminalisation. Parmi d'autres [arrêts](#) allant dans le même sens, la décision de la Cour de Crotona constitue le dernier échec en date de la politique italienne. En déclarant illégitime l'ordre de détention de *Humanity 1*, la Cour a une fois de plus précisé que **la Libye n'était pas un lieu sûr pour les personnes secourues en détresse**, comme le prévoit le droit maritime international. Un port de débarquement ne peut être considéré comme sûr si les personnes secourues ne peuvent jouir de leurs droits fondamentaux, y compris d'un accès effectif à la protection internationale.

Dans ce contexte, la Cour a déclaré (1) que les activités menées par les soi-disant garde-côtes libyens ne peuvent être qualifiées de mesures de sauvetage en raison des preuves incontestées et documentées selon lesquelles le personnel libyen est armé et tire des coups de feu ; (2) que la Libye elle-même ne peut être considérée comme un lieu de débarquement sûr en raison des violations graves et systématiques des droits fondamentaux des migrant.es et des réfugié.es ; et (3) que cela reste valable indépendamment du protocole d'accord signé entre l'Italie et la Libye pour coopérer en matière de gestion des migrations, car cet arrangement n'exempte aucune des parties de ses obligations en vertu du droit international. **La Cour a donc conclu que toute opération menée par les soi-disant garde-côtes libyens ne peut être considérée comme une opération de sauvetage, comme l'exigent les normes internationales.**

L'arrêt est particulièrement important parce qu'il ne se concentre pas seulement sur la situation des personnes migrantes et des réfugiées en Libye, où celles-ci sont systématiquement soumises à la torture, à l'esclavage, à la détention arbitraire et aux déportations en chaîne, entre autres [violations](#) graves de leurs droits fondamentaux, mais il met également l'accent sur les soi-disant gardes-côtes libyens.

D'autres arrêts, notamment de la [Cour de cassation](#), avaient déjà clairement établi que la Libye n'était pas un lieu sûr et qu'il était illégal de collaborer avec les soi-disant garde-côtes libyens pour renvoyer des personnes migrantes en Libye. Toutefois, en mettant l'accent sur les modalités selon lesquelles les soi-disant garde-côtes libyens mènent leurs opérations, le raisonnement du tribunal de Crotona sape la rhétorique employée par le gouvernement italien et la Commission européenne pour justifier l'octroi de fonds aux autorités libyennes.

Le financement de la Libye a été justifié à plusieurs reprises en affirmant qu'aucun euro n'est utilisé pour financer les centres de détention où les migrants sont soumis à des traitements inhumains et dégradants, que les autorités italiennes ne remettent pas directement les migrants aux soi-disant garde-

côtes libyens (voir la déclaration de Piantedosi [ici](#)), et que le financement n'est fourni que pour « sauver des vies en mer », accompagné de « formations spécifiques sur les droits de l'homme » et d'un « contrôle par des tiers », allant même jusqu'à affirmer qu'il n'y a pas de « preuves de violations des droits de l'homme » dans les projets financés par l'UE en Libye (voir les réponses récentes aux questions parlementaires : [ici](#) et [ici](#)).

En établissant clairement que les soi-disant garde-côtes libyens ne peuvent pas effectuer d'opérations de recherche et de sauvetage, le tribunal de Crotona a rejeté sans équivoque l'idée que le renforcement de leurs capacités puisse poursuivre un objectif humanitaire légitime, à savoir sauver des vies en mer. Cette décision très importante renforce le [champ de bataille](#) juridique et politique contre le financement des autorités libyennes chargées de la gestion des frontières et permettra de contester toute sanction administrative future fondée sur le refus de se conformer aux ordres des soi-disant garde-côtes libyens. Il reste cependant à voir si elle [suffira](#) à provoquer un changement de politique et à entraîner la suspension pure et simple de la coopération et du financement.

Andreina De Leo

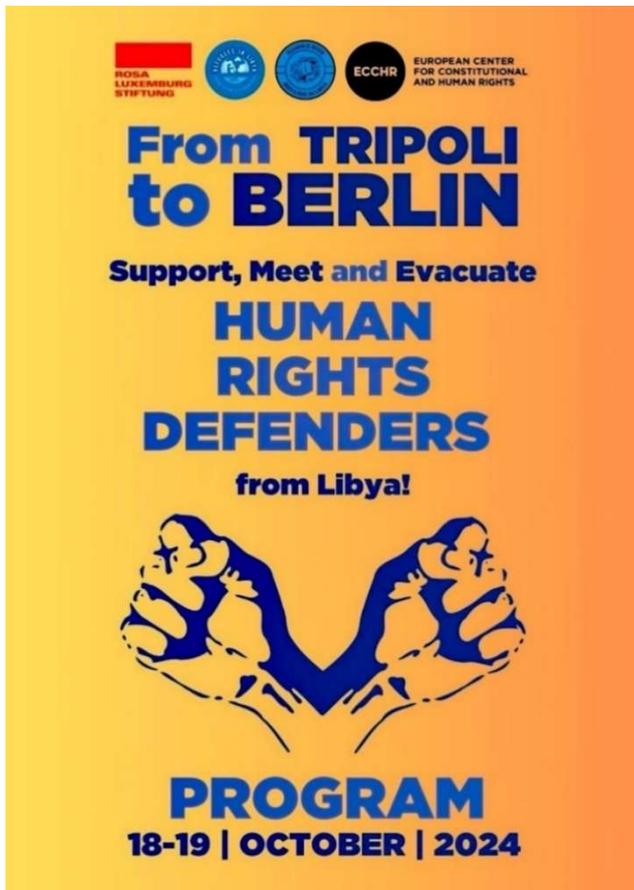


Photo : SOS Humanity

AMPLIFIER LES VOIX

DE TRIPOLI A BERLIN !

Les réfugié.es en Libye et les organisations de soutien sont invités à une manifestation de deux jours dans la capitale allemande.



Après une première convergence en janvier 2024 à Bologne et une seconde à Rome début juin, un troisième événement de deux jours par et avec les réfugié.es en Libye aura lieu en octobre 2024 à Berlin. Un événement public le vendredi 18 sera suivi d'une série d'ateliers le lendemain.

L'évacuation, pas l'externalisation ! Le droit de circuler contre une UE pour quelques-un.es !

Refoulements illégaux, détention arbitraire, réduction en esclavage, violences sexuelles et décès en mer et sur terre : ce ne sont là que quelques-uns des crimes graves et des violations de droits humains auxquels sont confrontées les personnes migrantes en Libye, en Tunisie et dans la région méditerranéenne. Ces crimes ne sont pas vraiment connus en Europe, mais les politiques migratoires de l'UE y contribuent directement.

Les personnes migrantes n'ont souvent pas d'autre choix que de recourir à des traversées maritimes

dangereuses, faute de voies sûres et légales pour demander une protection. Plutôt que de s'attaquer à ce problème, les États européens concentrent leurs efforts sur la fortification des frontières, souvent au détriment des droits humains, concluant des accords avec les dictateurs en Libye et en Tunisie pour externaliser la gestion des frontières, tout en limitant et en criminalisant les opérations de sauvetage en mer qui sauvent des vies.

« Evacuation maintenant » était le slogan principal du sit-in historique mené par Refugees in Libya (« RiL ») en octobre 2021, lorsqu'ils ont protesté pendant 100 jours devant le bureau du HCR à Tripoli. Trois ans plus tard, le réseau né de cette manifestation s'organise également à travers l'Europe. L'évacuation reste une revendication centrale, au même titre que la responsabilité et le changement de politique, pour ce mouvement auto-organisé dans le cadre de la lutte collective plus large visant à garantir le droit de circuler pour toutes et tous.

Le 18 octobre 2024, des représentant.es de Refugees in Libya et d'autres organisations solidaires discuteront de la situation actuelle en Libye et en Tunisie. Nous réfléchirons collectivement aux possibilités et aux défis à relever pour faire avancer les objectifs du mouvement par le biais d'interventions politiques, juridiques et pratiques. Notre objectif est de construire des structures et des campagnes de solidarité solides pour soutenir les droits des personnes migrantes en Afrique du Nord et dans la Méditerranée.

L'événement débutera à 18h30 par des interventions de Refugees in Libya, d'un député allemand, du Centre européen pour les droits constitutionnels et les droits de l'Homme et de la Flotte civile, suivies d'une discussion ouverte. Ensuite, de 20 h 30 à 21 h 30, les invités sont chaleureusement conviés à poursuivre la conversation lors d'une petite réception, où ils pourront également voir une exposition mobile sur le mouvement Refugees in Libya (Réfugiés en Libye).

PROGRAMME

<https://www.refugeesinlibya.org/post/from-tripoli-to-berlin-evacuation-not-externalisatio>

MOBILISATIONS

11 OCTOBER 2024: 10 YEARS OF ALARM PHONE

« Nous avons créé un collectif transnational et multilingue qui s'engage à rester aux côtés des personnes qui exercent leur droit à la mobilité »

Pour marquer le 10e anniversaire de sa création, Alarm Phone organisera en octobre 2024 une assemblée et des activités publiques dans la ville de son groupe membre le plus méridional : Dakar au Sénégal. Dans les semaines qui suivront, des événements publics seront également organisés dans plusieurs villes du nord. Alarm Phone publiera également un livret des 10 ans, dont nous documentons ici le texte introductif :

« 11 octobre 2024 : Aujourd'hui, l'Alarm Phone fête ses dix ans. Pendant 3 650 jours et nuits, nous nous sommes relayé-es. Au cours de ces permanences, nous avons été alerté-es par plus de 8 000 bateaux provenant de tous les coins de la Méditerranée, de l'Atlantique ou de la Manche, directement par les voyageurs, ou bien leurs parents et amis. Cela signifie qu'en moyenne, au moins deux cas de détresse nous sont parvenus chaque jour au cours des dix dernières années. Certains jours, nous sommes dans l'attente, sans aucun appel. D'autres jours, ce sont vingt bateaux, voire plus, qui nous appellent depuis la mer.

Lorsque l'idée de l'Alarm Phone est née après le naufrage du 11 octobre 2013, et lorsque nous avons lancé ce projet après de longs préparatifs un an plus

tard, personne n'aurait pu imaginer l'ampleur et l'intensité de l'engagement.

Lors de nos permanences, nous percevons le désespoir ou la panique à travers les voix qui nous appellent, ou nous nous retrouvons face au silence lorsque le contact est rompu. Presque tous les jours, des proches nous contactent et nous posent des questions sur les bateaux qui ont disparu. Ces dix dernières années, la mort en mer est devenue notre compagne quotidienne. Souvent, face à la cruauté d'un régime frontalier aussi meurtrier, notre colère s'avère impuissante.

Dans le même temps, nous voyons que nous parvenons souvent à accompagner des bateaux et à assurer des débarquements autonomes en Europe. Des jours et des nuits de communication avec les personnes à bord, dans différentes langues, mènent finalement à leur arrivée à bon port. Parfois, nous réalisons que le fait de recevoir des informations de bateaux en détresse et de les transmettre à la flotte civile peut contribuer de manière décisive à la réussite des sauvetages.

Au fil des ans, notre ligne d'assistance téléphonique s'est beaucoup développée. Aujourd'hui, elle est gérée par plus de 300 militant-es venant d'horizons très divers. Ces membres du réseau sont confrontés à des conditions de vie et à des réalités très différentes. Nous vivons dans des dizaines d'endroits différents à travers l'Europe ainsi qu'en Afrique du Nord et de l'Ouest. Nous avons créé un collectif transnational et multilingue qui s'engage à rester aux côtés des personnes qui revendiquent leur droit de circuler.

Certaines personnes ont quitté le réseau. Souvent, parce qu'elles n'en pouvaient plus de vivre des situations traumatisantes à répétition dans le cadre des permanences, et ont alors décidé qu'il était temps de partir. D'autres ont fait une pause et sont revenues. Si notre réseau a donc connu des fluctuations permanentes, il s'est néanmoins développé et consolidé au fil du temps.

L'Alarm Phone tire ses connaissances des traversées et du franchissement des frontières vécus par certain-es de nos membres ou de nos ami-es. Grâce à nos relations avec les membres des communautés qui voyagent, nous apprenons également de leurs expériences et de leurs luttes, ainsi que de leur ténacité à passer des frontières violentes pour trouver une vie meilleure.



Nous tenons donc, avant tout, à remercier les personnes qui traversent les frontières avec tant de détermination pour la confiance qu'elles nous ont témoignée en nous contactant par téléphone. Nous savons que nous sommes désormais, et que nous continuerons à être, une force disruptive remettant en cause le régime inhumain des frontières.

Nous avons poussé les autorités à mener des activités de sauvetage lorsque celles-ci avaient choisi de laisser les gens mourir. Cela s'est amplifié grâce aux nombreuses collaborations que nous avons engagées avec d'autres militant·es No Border, des ONG opérant en mer et sur terre, des avocat·es, des journalistes et même des personnalités politiques compatissantes. Collectivement, nous essayons d'empêcher tout refoulement illégal et de faire en sorte que chaque personne en détresse soit prise compte.

Actuellement, nous sommes confrontés à une vague de racisme, d'autoritarisme et d'inhumanité de plus en plus forte, aussi bien en Europe qu'en Afrique du Nord et ailleurs. Il est à craindre que le régime des frontières ne devienne encore plus brutal dans les années à venir. Nous ne pouvons lutter que dans le cadre d'une large alliance avec des forces progressistes.

C'est pourquoi notre deuxième « merci » s'adresse à tous les réseaux et acteurs avec lesquels nous avons coopéré au cours de la dernière décennie. Toutes celles et ceux qui font partie de la flotte civile, qui envoient des navires et des avions de sauvetage pour trouver les personnes en détresse, et toutes les personnes avec qui nous partageons cette lutte pour des passages sûrs et la justice au niveau mondial.

Pour ce dixième anniversaire, nous publions ce livre, qui est le cinquième volume du genre. Il contient des articles, des analyses, des interviews et des poèmes. Nous expliquons comment l'Alarm Phone a été créé et comment il s'est développé. Nous mettons en lumière les luttes contre la criminalisation et les luttes pour la mémoire sous la forme de « CommémorActions », aux côtés des familles et des ami·es des personnes disparues. Nous présentons des projets proches de notre réseau et montrons des cartes, des graphiques et des photos. Ensemble, ces fragments parlent de notre perspective commune:

Nous poursuivrons notre solidarité sur les routes et construirons et étendrons les infrastructures pour la liberté de circulation. Ne jamais oublier, ne jamais abandonner ! Telle est et restera notre devise dans cette lutte pour la liberté de circulation et l'égalité des droits pour tou·tes. Nous n'abandonnerons pas l'espoir d'un avenir où nos archives sur la violence contre les personnes qui voyagent serviront de base à une réflexion systématique et à la condamnation des crimes d'État contre l'humanité, ainsi qu'à des demandes de responsabilité et d'indemnisation.

En tant qu'Alarm Phone, nous continuerons notre travail dans des espaces contestés et nous soutiendrons les personnes qui circulent dans leur détermination ; cela restera le centre nodal de notre réseau transnational qui vient contrecarrer un système raciste profitant de l'exploitation engendrée par la ségrégation mondiale.

Aucune frontière n'est éternelle. La solidarité l'emportera. »

LIVRET - <https://alarmphone.org/en/campaigns/ten-years-alarm-phone/>

DEMANDE AU PROCUREUR DE LA CPI D'ENQUETER SUR LES CRIMES CONTRE L'HUMANITE EN TUNISIE

Attaques contre les migrant.es d'Afrique noire

Le 24 septembre 2024, une requête a été soumise à la Cour pénale internationale (CPI) par des avocat.es représentant des membres des familles des opposant.es tunisien.nes détenu.es **Rached Ghannouchi, Said Ferjani, Ghazi Chaouachi, Chaima Issa, Noureddine Bhiri, et Ridha Belhaj** (qui a été tué lors d'une manifestation). Les requérant.es sont représenté.es par une équipe de juristes dirigée par Rodney Dixon KC, Temple Garden Chambers, Londres et La Haye. Ils et elles demandent à la CPI d'enquêter d'urgence sur la recrudescence des attaques contre les migrant.es noir.es africain.es en Tunisie, qui ont entraîné de nombreux décès et des mauvais

traitements, ainsi que sur la répression massive du mouvement d'opposition démocratique au régime de Kais Saied. La Tunisie est un État partie à la CPI et la Cour est compétente pour juger les crimes présumés perpétrés par le régime actuel.

Depuis la dissolution du parlement en mars 2022, Kais Saied musèle systématiquement toute opposition politique et la société civile dans son entièreté. Parallèlement, son régime a brutalement pris pour cible les Tunisien.nes noir.es et les migrant.es noir.es subsaharien.nes. Plusieurs de ses opposant.es politiques sont toujours détenu.es arbitrairement sur la base d'accusations forgées de toutes pièces et

subissent des mauvais traitements en détention, se voyant souvent refuser l'accès à un.e avocat.e.

Et pourtant, Saïed brigue un nouveau mandat de cinq ans lors de l'élection présidentielle prévue le 6 octobre 2024. Sur les 17 candidat.es qui ont déclaré leur intention de se présenter à la présidence, 14 ont été soit arrêté.es, soit disqualifié.es pour des motifs douteux, y compris Ghazi Chaouachi qui s'est vu interdire de se présenter. En septembre, au début officiel de la campagne présidentielle, des dizaines de membres du plus grand parti d'opposition tunisien ont été arrêtés au cours d'une campagne de perquisitions sans précédent. L'Instance Supérieure Indépendante pour les Élections (ISIE), qui est désormais sous le contrôle du Président depuis 2022, n'a approuvé que 3 candidats au total, dont Kais Saïed.

La requête déposée aujourd'hui met en lumière toutes ces violations récentes. Elle s'appuie sur la première plainte soumise le 5 octobre 2023 à la CPI par l'équipe juridique demandant une enquête sur les crimes présumés commis par Kais Saïed et ses ministres contre les personnes détenues et contre les Tunisien.nes noirs et les migrant.es. À la lumière de la récente escalade de la violence contre les migrant.es et des nouvelles preuves obtenues par l'équipe juridique auprès des personnes migrantes elles-mêmes, une nouvelle demande a été soumise à la CPI. Rodney Dixon KC a déclaré que *"les nouveaux éléments de preuve montrent que Les autorités tunisiennes traitent les Noirs africains et les migrants de manière brutale et sans ménagement. Les La CPI est compétente pour enquêter sur ces crimes contre l'humanité présumés et devrait agir avec toute la force du droit international pour protéger les personnes les plus vulnérables"*.

En particulier, depuis septembre 2023, des déportations vers des zones désertiques ont été effectuées de manière irrégulière et à grande échelle et se poursuivent à ce jour. D'innombrables personnes migrantes rapportent des expériences similaires d'arrestations arbitraires sur terre ou en mer suivies d'expulsions collectives vers des régions désertiques le long de la frontière avec l'Algérie et la Libye, alors qu'elles sont battues, maltraitées et souffrent d'abus psychologiques. Les conditions dans le désert sont désastreuses, avec des températures avoisinant les 40°C et aucun accès à l'eau ou à la nourriture, ce qui a causé la mort de plusieurs d'entre elles.

Le 9 juillet 2024, le Haut Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme, Volker Türk, a révélé la découverte récente d'un charnier dans le désert à la frontière entre la Libye et la Tunisie, affirmant qu'entre avril 2023 et mars 2024, 2 400 personnes

sont mortes ou ont disparu en tentant de traverser la mer Méditerranée. Des éléments récents suggèrent également que la situation des migrant.es noir.es expulsé.es par les autorités tunisiennes de grandes villes comme Sfax continue de se détériorer rapidement. Les personnes migrantes vivent dans des camps situés dans des zones reculées, dans des conditions inhumaines, sans logement adéquat, sans nourriture et sans assistance humanitaire. Plusieurs sources ont également confirmé la destruction des camps par les autorités tunisiennes qui ont incendié les tentes et attaqué les migrant.es.

Il est important de noter que la CPI mène des enquêtes en Libye pour des crimes similaires perpétrés à l'encontre de migrant.es d'Afrique noire. Compte tenu de la gravité croissante de la situation en Tunisie, il est essentiel qu'elle soit examinée de la même manière. Les deux enquêtes iraient de pair et se complèteraient. Une enquête en Tunisie porterait sur des questions telles que la déportation des migrant.es dans le désert à la frontière entre la Libye et la Tunisie et couvrirait l'ensemble de l'itinéraire par lequel les migrant.es sont forcé.es de passer, qui s'étend au-delà de la Libye et jusqu'en Tunisie, souvent jusqu'à la côte méditerranéenne.

Elyes Chaouachi, le fils de Ghazi Chaouachi, ancien secrétaire général du parti politique social-démocrate Attayar et prisonnier politique, a déclaré : *" En Tunisie, les piliers de la démocratie et des droits de l'homme sont assiégés par l'autocratie, le racisme, l'antisémitisme et la haine". La liberté d'expression s'accroît de manière incontrôlée. Nous demandons instamment à la CPI et à la communauté internationale de prendre position. soutenir l'humanité, faire respecter la justice et restaurer la dignité. Nos voix pour la liberté et l'égalité doivent ne passe pas inaperçue "*.

Un événement de presse a été organisé le mardi 24 septembre 2024 à Temple Garden Chambers à La Haye (Pays-Bas) pour discuter de l'affaire de la CPI pour la Tunisie, réunissant les familles des personnes tunisiennes détenues ; David Yambio (défenseur des droits humains des réfugié.es, cofondateur de Refugees in Libya) ; des Tunisien.nes noir.es et des migrant.es qui ont personnellement subi des mauvais traitements de la part des autorités tunisiennes ; et des avocat.es représentant les personnes détenues en Tunisie.

CONFERENCE DE PRESSE

<https://youtu.be/zHCajKjTwX4?si=2x0-a9ZFhUiTxOOU>

SITE WEB - <https://www.refugeesinlibya.org/>

DECLARATION COMMUNE : LA TUNISIE N'EST PAS UN PAYS SUR POUR LES PERSONNES SECOURUES EN MER



A l'approche des élections présidentielles en Tunisie, 65 organisations de défense des droits de l'homme exhortent l'UE et ses Etats membres à agir maintenant :

- mettre fin aux violations des droits de l'homme commises par les autorités tunisiennes à l'encontre des réfugiés, des demandeurs d'asile et des migrants
- mettre fin à la répression de la société civile en Tunisie
- couper tout financement de l'UE aux autorités tunisiennes complices de ces abus.

« Compte tenu : des violations généralisées des droits fondamentaux des migrant-e-s, demandeurs et demandeuses d'asile et réfugié-e-s en Tunisie, en particulier celles et ceux qui sont noirs ; de l'absence de système d'asile en Tunisie ; de la répression menée par le gouvernement tunisien contre la société civile, l'indépendance de la justice et les médias ; et de l'impossibilité de déterminer les nationalités ou d'évaluer les besoins de protection des migrant-e-s et des demandeurs et demandeuses d'asile en mer de manière équitable et individuelle, il est manifeste que la Tunisie n'est pas un lieu sûr pour le débarquement de personnes interceptées ou secourues en mer. La coopération en cours entre l'Union européenne (UE), plusieurs États membres de l'UE et la Tunisie en matière de contrôle des mouvements migratoires, qui repose notamment sur la possibilité de débarquer en Tunisie des personnes secourues ou interceptées en mer – à l'instar de la coopération précédente avec la Libye – contribue à des violations des droits humains.

Les politiques européennes visant à externaliser la gestion des frontières en Tunisie soutiennent des forces de sécurité qui commettent de graves violations. Elles entravent par ailleurs les droits des personnes de quitter n'importe quel pays et de demander l'asile, en maintenant des réfugié-e-s et des migrant-e-s dans des pays où leurs droits fondamentaux sont en danger. Le débarquement en Tunisie peut en outre mettre des personnes en danger et leur faire subir de graves préjudices, et exposer les réfugié-e-s et les migrant-e-s à un risque élevé d'expulsion collective vers la Libye et l'Algérie, ce qui est susceptible de violer le principe de « non-refoulement ». La création, le 19 juin 2024, de la région tunisienne de recherche et de sauvetage (RRS), demandée et soutenue par la Commission européenne, risque de devenir un nouvel outil de violation des droits des personnes plutôt qu'une réalisation légitime de la responsabilité de protéger la sécurité en mer. À l'instar de sa coopération avec la Libye, l'engagement de l'UE et de ses États membres avec la Tunisie pourrait avoir pour effet de normaliser des violations graves perpétrées contre des personnes en quête de protection, et de compromettre l'intégrité du système international de recherche et de sauvetage en le déformant à des fins de contrôle des migrations. »

4 Octobre 2024

LIRE LA DECLARATION DANS SON ENTIERETE :

<https://civilmrc.eu/mobilisation/joint-statement-tunisia-is-not-a-place-of-safety-for-people-rescued-at-sea/>



En septembre 2009, pendant un rassemblement noborder sur l'île grecque de Lesbos, le réseau Welcome to Europe a vu le jour. Aujourd'hui, le réseau se compose d'une vingtaine de militant.e.s de 10 pays européens, qui travaillent à rendre accessible aux personnes en parcours migratoire des informations fiables et indépendantes, en s'appuyant sur les contributions de personnes et de collectifs actifs des deux côtés de la mer Méditerranée. Au cours des 15 dernières années, nous avons connu des hauts et des bas dans la lutte pour la liberté de circulation. Nous avons également vécu des périodes plus ou moins actives dans notre réseau et dans les activités liées au guide web <https://w2eu.info/>.

Nous sommes toujours et encore fermement convaincu.e.s de la nécessité de fournir continuellement des informations indépendantes aux réfugié.e.s et aux migrant.e.s qui viennent et traversent l'Europe et au-delà. Nous continuerons à donner accès à des conseils ainsi qu'à des contacts utiles pour l'auto-organisation et le soutien des personnes migrantes.

Depuis des années, l'Europe n'a cessé d'élaborer des politiques migratoires de plus en plus répressives. La dissuasion et la criminalisation de la migration et du fait de fuir son pays restent les récits dominants au sein des gouvernements, dans une grande partie des

sociétés européennes ainsi que dans les médias grand public presque partout. Dans les années à venir, nous devons très probablement nous attendre à une brutalisation encore plus dure du régime frontalier.

Nous n'oublierons pas et ne pardonnerons pas la violence raciste permanente des déportations et de l'exclusion, les refoulements et renvois continus, et ces politiques qui laissent mourir les personnes en mer et sur terre. Nous continuerons à documenter, à accuser et à résister contre toutes les formes que prennent ces crimes étatiques meurtriers aux frontières.

Nous voyons Welcome to Europe comme un élément d'un réseau transnational de solidarité plus large et croissant. Parce que nous reconnaissons la réalité des flux migratoires, nous promovons l'idée de construction et d'extension d'infrastructures pour la liberté de circulation

Nous continuerons à accueillir toutes les personnes en parcours migratoire dans leur difficile voyage et leur souhaitons à toutes et à tous un voyage réussi - parce que la liberté de circulation est un droit pour toutes !

WEBSITE - <https://w2eu.info/>



CONTACTS

Site - <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