

SINTESI CONCLUSIVA

VITE ALLA DERIVA

RIFUGIATI E MIGRANTI A RISCHIO
NEL MEDITERRANEO CENTRALE

AMNESTY
INTERNATIONAL



Amnesty International è un movimento globale di oltre tre milioni di sostenitori, soci e attivisti in più di 150 paesi e territori impegnati in campagne per porre fine a gravi violazioni dei diritti umani.

La nostra visione è che ogni persona possa godere dei diritti sanciti dalla Dichiarazione universale dei diritti umani e altri standard internazionali sui diritti umani.

Siamo indipendenti da qualsiasi governo, ideologia politica, interesse economico o religione e ci finanziamo principalmente grazie ai nostrisoci e donazioni pubbliche.

**AMNESTY
INTERNATIONAL**



Questo rapporto è pubblicato nel contesto della campagna SOS Europe di Amnesty International.
Per maggiori informazioni:
www.sos-europe-amnesty.eu

Pubblicato nel 2014 da
Amnesty International - Sezione Italiana
Via Magenta, 5 - 00185 Roma
Tel. +39 06 4490246
Fax +39 06 4490222
C.F. 03031110582

© Amnesty International 2014

Index: EUR 05/007/2014 Italian
Lingua originale: inglese
Stampato da Amnesty International,
International Secretariat, United Kingdom

Tutti i diritti riservati. Questa pubblicazione è coperta da copyright, ma può essere riprodotta in qualsiasi modo a scopo di advocacy, campagne e obiettivi educativi, ma non per la vendita.

I titolari del copyright richiedono che tutti gli usi siano registrati con loro allo scopo di valutarne l'impatto. La copia in qualsiasi altra circostanza, il riutilizzo in altre pubblicazioni, la traduzione o l'adattamento, devono essere autorizzati dagli editori e potrebbe essere richiesta una somma. Per richiedere un'autorizzazione o per altre richieste, contattare copyright@amnesty.org

Foto di copertina: Richiedenti asilo e migranti provenienti dall'Africa soccorsi in mare e presi a bordo da una nave della Marina italiana, 8 giugno 2014. © Massimo Sestini / eyevine

www.amnesty.it

INDICE

1. Introduzione.....	4
2. La traversata in mare e il suo costo in vite umane.....	6
3. Diritti umani in mare.....	10
4. 11 ottobre 2013 – una tragedia prevedibile.....	142
5. I confini di chi? L’altolà di Dublino e i fallimenti degli stati costieri.....	14
6. Conclusioni	15

1. INTRODUZIONE

L'Unione europea e i suoi stati membri stanno imponendo un drammatico test di sopravvivenza a rifugiati che necessitano di protezione e a migranti alla disperata ricerca di una vita dignitosa. In assenza di vie sicure e regolari per raggiungere l'Europa, il prezzo che molti rifugiati e migranti sono costretti a pagare per accedere all'asilo o per avere qualche opportunità di lavoro è accettare il rischio di annegare nel Mediterraneo centrale.

Alla data del 15 settembre, erano almeno 2500, tra rifugiati e migranti, le persone morte nel tentativo di attraversare il Mediterraneo nel corso del 2014. Il loro numero reale non sarà mai conosciuto, dal momento che molti sono i corpi rimasti in mare.

Il presente documento riassume il rapporto *Vite alla deriva*. Il rapporto sostiene che fino a quando non esisteranno vie sicure e regolari per i rifugiati e i migranti che intendono raggiungere l'Europa, è priorità dell'Unione europea e dei suoi stati membri proteggere le loro vite mentre tentano la traversata del mare. È più che mai necessario approntare collettivamente a livello europeo un più incisivo sistema di ricerca e soccorso (Search and Rescue – Sar) e riformare il sistema di Dublino.

In tre naufragi avvenuti nell'ottobre 2013 hanno complessivamente perso la vita più di 500 persone, tra cui molti bambini. L'Italia, da sola tra gli stati membri europei, è intervenuta in maniera concreta per evitare altri morti in mare. Ha varato la cosiddetta "Operazione Mare Nostrum", impiegando una componente significativa delle proprie forze navali per soccorrere rifugiati e migranti. Dal 18 ottobre 2013, la Marina italiana ha soccorso più di 100.000 persone. Ora, tuttavia, il governo italiano sta cercando una via d'uscita da questa operazione e preme sull'Unione europea affinché rilevi le operazioni o affianchi l'Italia. Il 27 agosto 2014, la Commissione europea ha annunciato che Frontex, l'agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle frontiere esterne degli stati membri dell'Unione europea, avrebbe avviato un'operazione a integrazione di Mare Nostrum. Tuttavia, permangono dubbi circa la capacità di Frontex di intervenire efficacemente in operazioni Sar nel Mediterraneo centrale, in quanto la sua operatività dipende dalle risorse che gli stati membri intenderanno offrire e dalla capacità delle suddette, di fatto un'agenzia deputata al controllo delle frontiere, di incentrare le proprie attività nel soccorso dei migranti e garantire l'accesso all'asilo.

L'unica cosa chiara è che nel momento in cui l'Italia decidesse di ridurre in maniera significativa o anche sospendere del tutto Mare Nostrum, prima che sia pronta un'operazione analoga corrispondente, andranno perse in mare molte altre vite umane.

Un'altra conseguenza sarebbe che per le tante persone che disperatamente cercano asilo in Europa, questo risulterebbe di fatto ridotto. Il numero dei rifugiati *prima facie* che cercano di ottenere sicurezza in Europa via mare è significativamente aumentato negli ultimi due anni. È fondamentale che l'accesso alla protezione sia garantito durante le operazioni di ricerca e di soccorso, anche da parte dei comandanti di navi private. Nel 2013, il 48% di tutti gli ingressi irregolari e il 63% di tutti gli arrivi irregolari via mare in Europa riguardava persone provenienti dalla Siria, dall'Eritrea, dall'Afghanistan e dalla Somalia, tutti paesi dilaniati da

conflitti e da dilaganti violazioni dei diritti umani. Nei primi otto mesi del 2014, il 40% delle persone arrivate irregolarmente in Europa attraverso il Mediterraneo centrale erano eritrei (23%) e siriani (17%). La maggioranza delle persone che abbandonano questi paesi fuggono decisamente da situazioni di violenza generalizzata o da persecuzioni e dunque necessitano di protezione internazionale.

Difficilmente il numero di coloro che cercano di raggiungere l'Europa è destinato a diminuire. Con la Siria infiammata dal conflitto, e il propagarsi della violenza in Medio Oriente e nell'Africa subsahariana da una parte, e la chiusura delle frontiere terrestri della cosiddetta "Fortezza Europa", specialmente le vie che passano attraverso la Turchia, la Grecia e la Bulgaria dall'altra, sono molti i rifugiati e i migranti che considerano la rischiosa traversata via mare verso l'Italia o Malta l'unica via d'ingresso che rimane loro aperta.

Decine di migliaia sono attualmente intrappolati in Libia, principale punto d'imbarco verso l'Europa, con l'Unhcr, l'agenzia delle Nazioni Unite per i rifugiati, profondamente preoccupata per la loro sicurezza. Nel contesto di instabilità politica che caratterizza il paese, i cittadini stranieri, in particolare di provenienza subsahariana, continuano a essere esposti a rapimenti, arresti arbitrari, sfruttamento, tortura e maltrattamento da parte sia di attori statali che non statali. Mentre il paese sprofonda sempre più nell'illegalità e le milizie in lotta rappresentano una crescente minaccia alla vita di tutti, sono in molti a cercare una via di fuga.

In definitiva, il numero di vittime nel Mediterraneo potrà diminuire soltanto quando saranno aperte vie sicure e regolari per raggiungere l'Europa. Oltre a garantire che i rifugiati possano accedere all'asilo alle frontiere terrestri europee, gli stati membri dovrebbero aumentare sensibilmente il numero dei siti di reinsediamento e di accoglienza per motivi umanitari per i rifugiati, come ha più volte raccomandato Amnesty International, e accrescere le possibilità di riunificazione familiare e il rilascio di altri visti speciali.

Ma finché ciò non accadrà, l'Ue e i suoi stati membri hanno l'obbligo di proteggere la vita di quanti si trovano in mare e di assicurare l'accesso all'asilo per i molti che hanno motivo di richiederlo.

Due sono le aree con cui devono confrontarsi l'Ue e i suoi stati membri: il regime normativo che regola le operazioni di ricerca e di soccorso in mare (Search and Rescue – Sar) secondo il diritto internazionale marittimo e il Regolamento europeo di Dublino. L'aumento del numero di rifugiati e migranti che tentano la traversata sta mettendo a dura prova il regime Sar nel Mediterraneo centrale evidenziandone anche l'intrinseca debolezza. Uno dei grossi problemi è l'individuazione di porti sicuri per lo sbarco delle persone che vengono soccorse in mare. Questo è un punto in cui il regolamento di Dublino rappresenta un ostacolo. Tale regolamento, secondo cui lo stato membro europeo di primo ingresso ha la responsabilità di esaminare le domande d'asilo, e di rimandare i migranti irregolari e i richiedenti asilo respinti nei loro paesi di origine, sta di fatto dissuadendo gli stati costieri dall'accogliere le persone salvate in mare. L'Italia, con l'operazione Mare Nostrum, ha per il momento risolto unilateralmente il problema dello sbarco, permettendo a tutte le persone soccorse di essere trasferite sul suolo italiano. Ma nel momento in cui Mare Nostrum cessasse, le annose dispute tra Malta e l'Italia in merito agli obblighi dettati dall'estensione delle rispettive zone Sar è destinata a riaffiorare.

Il rapporto *Vite alla deriva* raccoglie le testimonianze di rifugiati e migranti, anche di chi è sopravvissuto a un naufragio, arrivati in Europa dal nord Africa, mostrando tutta la drammaticità del viaggio che hanno dovuto affrontare per accedere alla protezione e avere opportunità di vita migliore in Europa. Il rapporto inoltre evidenzia i limiti del sistema Sar auspicando un suo urgente potenziamento oltre che una riforma del Regolamento di Dublino.

METODOLOGIA

Vite alla deriva è il risultato di tre missioni di ricerca condotte da Amnesty International in Italia a febbraio, luglio e agosto 2014 (quest'ultima comprendeva cinque giorni a bordo della fregata "Virgilio Fasan" della Marina militare italiana per osservare le attività svolte nel contesto dell'operazione Mare Nostrum) e di una visita a Malta nel maggio 2014. Sono state intervistate autorità, rifugiati, richiedenti asilo e migranti, organizzazioni intergovernative e non governative, esperti e avvocati.

2. LA TRAVERSATA IN MARE E IL SUO COSTO IN VITE UMANE

CIFRE A CONFRONTO

Tra il 2009 e il 2012, gli immigrati a lungo termine entrati nell'Unione europea sono stati oltre un milione e settecentomila. In confronto, le cifre riguardanti coloro che vi sono giunti trafficati via mare sono piuttosto esigue. È stato calcolato che tra il 1998 e il 2013, i rifugiati e migranti che hanno raggiunto in maniera irregolare le coste dell'Ue sono stati 623.118 – una media di quasi 40.000 persone all'anno. Secondo l'Unhcr, nel 2013 gli arrivi complessivi via mare attraverso il Mediterraneo sono stati 60.000. Di questi, 43.000 persone sono arrivate in Italia.

Nel 2014, il numero di rifugiati e migranti irregolari che hanno varcato i confini europei meridionali via mare aveva raggiunto quota 130.000 alla data del 15 settembre. Di questi, l'Unhcr calcola che più di 118.000 siano arrivati in Italia. Queste persone erano in larga parte salpate dalla Libia.

Rispetto agli anni precedenti, nel 2014 Malta ha registrato un crollo degli arrivi irregolari via mare provenienti dalla Libia a seguito dell'operazione Mare Nostrum che fa sbarcare in Italia tutti i rifugiati e migranti che intercetta e soccorre. A fine agosto 2014, erano 565 le persone soccorse e fatte sbarcare a Malta dalle forze armate maltesi (Armed Forces of Malta – Afm).

Le cifre relative alle persone morte in mare sono andate progressivamente aumentando dai primi anni 2000. Secondo l'Unhcr, che già nel 2011 aveva definito il Mediterraneo come “il tratto d'acqua più mortale per rifugiati e migranti”, nel 2011 i morti furono circa 1500; nel 2012, circa 500; nel 2013, oltre 600; e alla data del 15 settembre 2014, 2500. Di questi, 2200 sono occorsi tra gli inizi di giugno e il 15 settembre 2014.

In seguito alle attività operate nel contesto di Mare Nostrum, la percentuale dei morti rispetto a quella di quanti riescono ad attraversare, che si attestava oltre il 3%, è diminuita all'1,9%, pari a una persona morta ogni 53 che attraversano. Mare Nostrum sta indubbiamente facendo diminuire il numero delle vittime, eppure la traversata del Mediterraneo continua a essere una via estremamente rischiosa per rifugiati e migranti.

LA TRAVERSATA IN MARE

La traversata in mare viene spesso descritta da rifugiati e migranti come un'esperienza terrificante. I loro resoconti quasi si sovrappongono nelle descrizioni di come sono organizzate le partenze dalla Libia per attraversare il Mediterraneo centrale e delle drammatiche caratteristiche del viaggio via mare. Il rapporto contiene alcune testimonianze particolareggiate.

Da queste si possono ben comprendere quali siano i rischi cui sono esposte le loro vite in questo tipo di viaggi. Oltre alle difficoltà della traversata a bordo di queste carrette del mare, eccezionalmente sovraffollate e inadatte alla navigazione, capitanate da comandanti

improvvisati e inesperti, rifugiati e migranti spesso perdono la rotta, finiscono il carburante, incorrono in rotture del motore, iniziano a imbarcare acqua, sono vittime della disidratazione perché è raro che a bordo ci sia acqua potabile, restano intossicati dai fumi del motore o asfissati per il sovraffollamento e la mancanza d'aria degli spazi contigui al motore nel fondo dell'imbarcazione. A bordo non ci sono mai giubbotti di salvataggio o altro equipaggiamento di sicurezza e molti non sanno nuotare. Gli incidenti mortali sono tutt'altro che rari, anche quando la barca non affonda.

ABDEL, DALLA SIRIA

Abdel, un marmista di 37 anni, padre di sei figli, era fuggito da Aleppo, in Siria, per raggiungere la Libia nel 2012. Nel 2014, preoccupato per la sicurezza della sua famiglia in Libia, ha deciso di partire.

“Lo scafista si era organizzato per venire a prendermi assieme alla mia famiglia e portarci alla spiaggia di Zuwara. Nel gruppo c'erano circa 300 siriani e all'incirca 500 africani di varie nazionalità. I libici coinvolti nell'operazione venivano ogni giorno alla spiaggia armati di pistola ed eravamo terrorizzati. Ho visto alcuni africani che venivano picchiati e alcuni persino percossi a morte con pezzi di legno e ferro. Gli africani avevano la peggio perché li trattavano come se non fossero neppure esseri umani.”

Alla fine, gli uomini armati li hanno accompagnati tutti vicino alla riva dove aspettavano dei gommoni. “Quando io e la mia famiglia siamo stati portati sulla barca più grande, ci aspettavamo che sarebbe stata grande abbastanza perché eravamo davvero tanti. Abbiamo avuto subito una brutta sensazione riguardo al viaggio. Sulla barca c'erano troppe persone. Il capitano era uno dei passeggeri africani sulla barca e non un vero comandante. Ci siamo messi a calcolare che ci sarebbero volute circa sei o sette ore ad arrivare, ma a mezzogiorno della domenica non eravamo ancora arrivati. Ci eravamo persi.”

Amnesty International ha intervistato Abdel, sua moglie e i suoi figli a Pozzallo, Sicilia, nel luglio 2014.

WILSON, DAL GHANA

Wilson, è un diciassettenne di Koforidia, in Ghana. Aveva lasciato il Ghana nel dicembre 2010, all'età di 15 anni, riuscendo ad avanzare lentamente fino ad arrivare in Libia. Lì per un po' aveva lavorato, fino a che era riuscito a mettere insieme uno ad uno mille dollari, cifra che sapeva di dover pagare agli scafisti per la traversata.

È partito dalla Libia il 28 giugno su una barca che trasportava all'incirca 600 persone. “Quando siamo saliti su questa grande barca, c'erano degli arabi con le pistole che ci minacciavano. Quando siamo arrivati lì, sulla barca c'erano già delle persone. Non sapevo che ce ne fossero delle altre sul fondo. Una volta completato il trasferimento, gli arabi se ne sono andati. Siamo partiti più o meno alle 22.”

“Dopo circa sette ore, le persone dentro la barca hanno cominciato a gridare ‘acqua acqua!’. Abbiamo dato dell’acqua alla gente che la chiedeva, perché noi ghanesi avevamo qualche bottiglia. ‘Alcune persone stanno morendo là sotto, hanno bisogno d’acqua’, ci è stato detto. Poi, era circa l’una di notte di domenica, l’acqua è finita.” Circa alle 6 del mattino la barca aveva raggiunto le acque internazionali. “Abbiamo avvistato tre grossi cargo. Tutti urlavano di andare verso di loro. La gente sulla nave ci scattava fotografie e poi tornava dentro. Però non ci hanno aiutato. Le donne che erano con noi sulla barca gridavano ‘ci sono dei bambini!’. Il capitano della nave ci diceva di andare, indicandoci una direzione. Diceva che aveva chiamato gli italiani, che sarebbero arrivati in una ventina di minuti per soccorrerci. Alle 10 del mattino siamo partiti in quella direzione. Abbiamo detto al capitano del cargo che c’erano persone che stavano morendo, ma non ci hanno aiutato.”

Giù nella carena della barca, nel frattempo, la situazione si stava deteriorando. “Giù faceva caldo per via del motore. Qualcuno ha cercato di abbandonare il fondo della barca. Ci sono riusciti almeno in sette. Ho parlato con uno di quelli che ce l’aveva fatta, che conoscevo da prima, e mi ha detto ‘c’è gente che muore’. Era per via del calore, per la mancanza d’acqua e d’aria.”

A un certo punto, hanno avvistato un grosso peschereccio a strascico, con sopra delle scritte bianche e blu, “Valletta” e “Rosnik”. Il peschereccio si è fermato. “I pescatori hanno chiamato gli italiani per soccorrerci. Erano più o meno le 19...Ci hanno aspettato. Dopo circa un’ora, guardando dal cannocchiale, un pescatore ha visto i soccorritori che arrivavano e ci ha detto di stare tranquilli. A quel punto, tutti quelli che erano giù nel fondo sono riusciti a venire fuori, a parte quelli che erano già morti. All’inizio laggiù erano all’incirca in 200.”

Il 30 giugno 2014, la barca su cui si era imbarcato due giorni prima è stata affiancata dalla Marina italiana. “La nave italiana è arrivata, bianca come le uniformi delle persone a bordo. Hanno mandato una piccola imbarcazione verso di noi. Le persone che erano a bordo ci hanno detto di stare calmi. Ci hanno lanciato dei giubbotti di salvataggio e hanno preso prima le donne e i bambini, poi le persone anziane, poi i giovani. Ci hanno dato un numeretto da mettere al polso. Ci hanno dato acqua. Chiedevano nome, paese ed età – prendendo nota dei dati.”

“C’è voluto un giorno e mezzo per arrivare a Pozzallo, in Sicilia. Abbiamo dormito una notte sulla nave italiana. Quando siamo arrivati, sul molo c’erano dei giornalisti. Dopo lo sbarco, ci hanno dato un altro numero. Le autorità ci hanno fotografato.”

Dopo lo sbarco dei passeggeri, le autorità hanno trovato i corpi di 45 persone in fondo allo scafo dell’imbarcazione, che apparivano essere decedute per asfissia o intossicazione. Mentre viene redatto il presente rapporto, sono ancora in corso le indagini investigative sulle cause dei decessi.

Amnesty International ha intervistato Wilson a Pozzallo, in Sicilia, nel luglio 2014.

OPERAZIONE MARE NOSTRUM

Sin dal suo avvio il 18 ottobre 2013, con l'operazione Mare Nostrum la Marina militare italiana ha soccorso più di 100.000 persone. Senza questa operazione, certamente il numero dei morti in mare sarebbe stato nell'ultimo anno molto più elevato.

La Marina italiana descrive Mare Nostrum come un'operazione militare e umanitaria finalizzata a salvaguardare la vita in mare e combattere la tratta di esseri umani. L'operazione si svolge in acque internazionali, in un'area che si sovrappone alla zona Sar maltese dove operano le forze di ricerca e soccorso maltesi, a sud di Malta, e alle acque Sar libiche. Per questa operazione l'Italia sta spendendo oltre 9 milioni di euro al mese.

Mare Nostrum opera in stretta collaborazione con la guardia costiera italiana, tramite il Centro di coordinamento del soccorso marittimo di Roma (Rescue Co-ordination Centre – Rcc). Quest'ultimo riceve tutte le richieste di assistenza e le segue secondo le disposizioni stabilite dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UN Convention on the Law of the Sea – Unclos), dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare (Safety of Life at Sea – Solas) e dalla Convenzione internazionale sulla ricerca e soccorso in mare (Search and Rescue – Sar), su cui è fondato il sistema Sar internazionale.

Sin dall'avvio di Mare Nostrum, la guardia costiera italiana ha potuto contare su risorse supplementari fornite dalla Marina militare per rispondere alle richieste di aiuto. Il valore aggiunto dell'operazione Mare Nostrum consiste nel numero di unità impiegate per il pattugliamento d'altura, anche in zone Sar di pertinenza di altri paesi, e dal fatto che queste sono in grado di intervenire tempestivamente per assistere le imbarcazioni in difficoltà.

È decisivo il fatto che per la Marina e la guardia costiera italiane tutte le imbarcazioni di rifugiati e migranti “si trovano in una situazione di emergenza” che richiede assistenza, e che questa riesce a essere fornita nei tempi più rapidi che siano operativamente possibili.

Benché Mare Nostrum abbia fatto diminuire la percentuale di vittime tra i migranti e i rifugiati che decidono di partire, in termini assoluti negli ultimi mesi il numero dei morti è sensibilmente aumentato, in quanto è cresciuto il numero delle persone disposte ad affrontare la pericolosa traversata.

Amnesty International esprime pertanto la sua preoccupazione per l'intenzione del governo italiano di terminare l'operazione probabilmente entro dicembre 2014, in assenza di impegni chiari da parte degli altri stati e dell'Ue per l'impiego di almeno altrettante risorse per operazioni Sar.

3. DIRITTI UMANI IN MARE

Il rapporto *Vite alla deriva* analizza in maniera approfondita le problematiche dell'attuale sistema che regola le operazioni Sar nel Mediterraneo centrale, il loro impatto sui diritti umani di rifugiati e migranti, e il progressivo fallimento degli stati coinvolti, specialmente l'Italia e Malta, nell'affrontare tali problematiche in modo strutturale.

IL SISTEMA SAR: OBBLIGHI MARITTIMI DEGLI STATI E DEI COMANDANTI DELLE NAVI

Il comandante della nave ha l'obbligo di prestare assistenza a coloro che si trovano in pericolo in mare, senza distinzioni relative alla loro nazionalità, allo status o alle circostanze nelle quali essi vengono trovate (Unclos, art. 98 (1); Convenzione Solas, cap. V, reg. 33(1); Convenzione Sar, cap. 2.1.10). Gli stati parti sono inoltre tenuti ad assicurare il loro trasferimento in un luogo sicuro (Convenzione Sar, cap. 1.3.2).

L'Unclos (art. 98(2)), la Convenzione Solas (cap.5, reg.7) e la Convenzione Sar (cap.3) impongono inoltre agli stati di cooperare con gli stati limitrofi, laddove le circostanze lo richiedano, per limitare il rischio di mancato soccorso, e di assicurare che in ciascuna delle acque territoriali siano previste sufficienti zone di ricerca e soccorso; che queste siano contigue e non sovrapposte; e che queste siano stabilite tramite accordo tra le parti interessate (Allegato Sar, cap.2). La Convenzione Sar inoltre impone agli stati di istituire "centri di coordinamento del soccorso" (Rcc) per i propri servizi Sar e fornisce il quadro normativo di base entro cui sono tenuti a operare gli Rcc.

Nel maggio 2004, il Comitato per la sicurezza marittima (Maritime Safety Committee – Msc) dell'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organization – Imo) ha adottato gli emendamenti alle Convenzioni Solas e Sar, al fine di rafforzare il sistema Sar. Tali emendamenti impongono agli stati parti di coordinarsi e cooperare per assicurare che lo sbarco avvenga nei tempi più rapidi che siano ragionevolmente possibili e con una minima ulteriore deviazione della rotta prevista dalla nave che presta il soccorso.

A fianco degli emendamenti del maggio 2004, l'Msc dell'Imo ha adottato inoltre delle Linee guida per il trattamento delle persone soccorse in mare. Tali Linee guida affermano che il governo responsabile della regione Sar in cui sono stati recuperati i sopravvissuti è tenuto a fornire un luogo sicuro o di assicurare che tale luogo venga fornito (par. 2.5). Le Linee guida indicano come luogo sicuro una località dove la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non siano più minacciate, dove le necessità umane primarie possano essere soddisfatte e dove le loro vite e libertà non siano a rischio.

Mentre l'Italia ha ratificato gli emendamenti del 2004, così non è stato per Malta. Le divergenti interpretazioni degli obblighi Sar, e le conseguenti tensioni, hanno compromesso la cooperazione tra i due stati col risultato di porre a rischio delle vite umane.

IL SISTEMA SAR: LACUNE E DIFETTI

Più che con dei meri incidenti marittimi, il sistema Sar nel Mediterraneo centrale sta affrontando problematiche ben diverse da quelle che erano state le sue intese finalità, e dunque con l'immigrazione e i tentativi dei rifugiati di fuggire da situazioni di persecuzione affidandosi a battelli inadatti alla navigazione e oltremodo sovraffollati. Purtroppo però, la risposta degli stati interessati da tale fenomeno, principalmente Italia e Malta, è storicamente influenzata e compromessa da preoccupazioni in materia di controllo dei flussi migratori.

Gli stati che soccorrono o accettano lo sbarco dei rifugiati e dei migranti soccorsi devono anche affrontare una serie di costi più a lungo termine e la responsabilità di soddisfare le loro

necessità. Tale responsabilità risulta significativamente aggravata dal Regolamento europeo di Dublino, secondo cui richiedenti asilo, rifugiati e migranti irregolari devono essere presi in carico dallo stato di cui hanno per prima varcato i confini. Pertanto, lo stato che accetta lo sbarco finirà col dovere affrontare le conseguenze associate al flusso di rifugiati e migranti, compreso il ricevimento, l'esame delle richieste di protezione, la gestione della presenza di migranti irregolari e il loro respingimento. Queste norme disincentivano gli stati europei più a sud, tra cui Italia e Malta, ad assistere e trasferire rifugiati e migranti nei loro porti.

Amnesty International ha identificato le tre seguenti principali aree problematiche all'interno del sistema Sar:

- Accordi sulle zone Sar inadeguati o inesistenti

L'Italia e Malta non sono riuscite a raggiungere un accordo in merito all'estensione delle rispettive zone Sar, che in parte si sovrappongono. Le acque Sar maltesi sono vaste, rispetto alle ridotte dimensioni di Malta e alla sua capacità di assicurare operazioni Sar al loro interno. Questa zona si estende per 250.000 km², e comprende le acque territoriali che circondano le isole italiane di Lampedusa, Linosa e Lampione. Questo fatto genera confusione tra i due stati circa la responsabilità del coordinamento dei soccorsi delle persone che si trovano in difficoltà nelle zone che si sovrappongono e provoca ritardi nelle operazioni di salvataggio.

Un altro problema riguarda la zona Sar libica. La Libia aderisce alla Convenzione Sar, ma di fatto negli ultimi anni non ha rispettato i propri obblighi Sar.

Sia Malta che l'Italia hanno tentato di cooperare con la guardia costiera libica e di potenziarne la capacità d'intervento. Tuttavia, gli sforzi di cooperazione con la Libia sono stati complicati dal caos istituzionale generato nel paese dopo la caduta del regime al-Gheddafi. Se da un lato vi è una maggiore probabilità che della guardia costiera libica siano più vicine a un'imbarcazione in imminente pericolo rispetto a una nave italiana o maltese, è altrettanto vero che un'eventuale collaborazione con la guardia costiera libica potrebbe contribuire a violazioni dei diritti umani e abusi nel momento in cui rifugiati e migranti venissero rimandati in Libia. Quest'ultima infatti non può essere considerata un luogo di sbarco sicuro, a causa delle documentate gravi violazioni dei diritti umani ed abusi nei confronti di rifugiati e migranti e dell'escalation di violenza nel paese, oltre al fatto che non è dotata di un sistema o legislazione in materia di asilo.

- L'interpretazione del concetto di difficoltà in mare

Ciò che fa scattare l'obbligo di legge a prestare assistenza in mare è "una situazione di difficoltà". Il significato che gli stati attribuiscono a tale nozione è decisivo ai fini dell'adempimento dei loro obblighi Sar.

La Convenzione Sar del 1979 definisce come "difficoltà" una "situazione in cui esista una ragionevole certezza che una data persona, un battello o altra imbarcazione sia sotto minaccia di un grave e imminente pericolo e necessiti di assistenza immediata." I diversi stati hanno assunto opinioni assai differenti a tal riguardo. Nel Mediterraneo centrale non

vengono applicati coerenti standard di sicurezza e pertanto una stessa imbarcazione può essere considerata in difficoltà da una data autorità Sar e al tempo stesso fatta proseguire nel suo viaggio da un'altra.

In particolare, per Malta, un battello deve essere sul punto di affondare e deve esserci una richiesta d'aiuto. Per l'Italia, l'inidoneità alla navigazione implica di per sé una situazione di difficoltà.

Un Regolamento europeo adottato nel maggio 2014 comprende alcune disposizioni che gli stati membri europei sono tenuti a rispettare quando intervengono nell'ambito di operazioni congiunte Frontex in mare. Mentre il Regolamento non è vincolante per gli stati membri nel caso di interventi all'interno della propria giurisdizione nazionale, esso potrebbe contribuire a innalzare gli standard se applicato coerentemente da tutti gli stati membri, Malta compresa, nel corso delle rispettive operazioni Sar nazionali. Nel decidere se una data imbarcazione si trova in difficoltà, le unità Sar assegnate a operazioni Frontex dovrebbero tener conto di tutti gli elementi rilevanti del Regolamento, tra cui: l'idoneità alla navigazione del battello; la presenza di un equipaggio e di un comandante qualificati; i dispositivi di sicurezza, navigazione e comunicazione; la necessità di assistenza medica; le condizioni atmosferiche e marittime e le previsioni metereologiche. Il Regolamento inoltre precisa che una situazione di difficoltà non dovrebbe dipendere da un'eventuale richiesta d'aiuto.

- L'interpretazione di luogo sicuro per lo sbarco

Non esistono criteri concordati che determinino quale sia lo stato dove le persone soccorse debbano essere sbarcate. In linea di principio, più stati sono in qualche modo collegati alla situazione in corso e potrebbero costituire luoghi di sbarco, come ad esempio l'essere il porto più vicino al luogo del salvataggio ed avere giurisdizione sulla zona Sar interessata. Tuttavia, attualmente nessuno stato ha l'obbligo di lasciare che le persone recuperate sbarchino sul suo territorio nazionale. In mancanza di un inequivocabile dovere di accettare lo sbarco, le prassi dei diversi stati sono sempre diverse.

Per Malta, le persone soccorse devono essere sbarcate nel porto sicuro più vicino, di solito a Lampedusa o in Sicilia, anche quando il salvataggio è avvenuto in acque Sar maltesi. Per l'Italia, a meno che non sia raggiunto un accordo diverso caso per caso, lo stato che ha giurisdizione sulla zona Sar interessata deve consentire lo sbarco: data l'estensione delle acque Sar maltesi, ciò significherebbe Malta nella maggioranza dei casi.

Inoltre, l'Italia ritiene che rifugiati e migranti non possano essere trasferiti in un luogo dove i loro diritti umani sarebbero a rischio, mentre Malta considera come luogo sicuro qualsiasi paese in grado di soddisfare le loro necessità primarie, indipendentemente dal fatto che le persone soccorse necessitino di eventuale protezione internazionale.

La disputa tra l'Italia e Malta determina periodicamente situazioni di stallo e ritardi che in varie occasioni hanno posto a rischio la vita di rifugiati e migranti, oltre che la sicurezza degli equipaggi. Il rapporto fornisce alcuni di questi esempi.

4. 11 OTTEBRE 2013 – UNA TRAGEDIA PREVEDIBILE

“Non ce la faccio proprio a guardare giù in mare, ho perso il mio amico Yahea, forse ho perso anche la mia anima e la mia mente in fondo al mare. Odio il mare, non riesco più a guardarlo.” Mohammed Kazkji, 22 anni, studente di elettrotecnica dalla Siria

È venerdì 11 ottobre 2013, quando all'incirca alle ore 17 un peschereccio che trasporta oltre 400 persone, in maggioranza famiglie siriane, compresi all'incirca 150 bambini, affonda a 111 km da Lampedusa e 218 km da Malta, in acque Sar maltesi; 212 persone vengono salvate, mentre si calcola che circa altre 200 siano morte nel naufragio. I corpi recuperati sono soltanto 26.

Ecco un sconvolgente esempio dei rischi generati dalla scarsa cooperazione tra i servizi Sar italiani e maltesi.

Il peschereccio era salpato da Zuwara, in Libia, all'una di notte dell'11 ottobre. Tra i passeggeri c'erano anche alcuni medici siriani che viaggiavano con le loro famiglie. Uno di loro, Mohanad Jammo, di 40 anni, un medico di Aleppo che avrebbe in seguito lanciato le richieste di soccorso all'Italia e Malta. Circa alle 3 del mattino la barca è stata accostata da un battello libico con a bordo diversi uomini armati di kalashnikov. Questi hanno tentato più volte di fermare l'imbarcazione, sparando alla fine alcuni colpi contro il motore della barca. Alcuni passeggeri sono rimasti feriti e il peschereccio ha cominciato a imbarcare acqua. All'alba, il battello libico è alla fine ripartito. Mentre l'acqua s'innalzava rapidamente all'interno dell'imbarcazione dei rifugiati e migranti, il comandante ha chiesto se qualcuno parlasse inglese e avesse un numero d'emergenza da chiamare. Mohanad Jammo si è offerto di farlo. Secondo i resoconti, egli ha chiamato l'Rcc di Roma alle 11 antimeridiane fornendo la posizione della barca, e aggiungendo che a bordo c'erano molti siriani e oltre un centinaio di bambini, e che stavano imbarcando acqua. Mentre l'Rcc di Roma nega di aver ricevuto la chiamata alle ore 11, ha confermato che Mohanad Jammo aveva chiamato alle 12.26 e di nuovo alle 12.39, quando l'Rcc di Roma gli ha comunicato che la barca si trovava in acque Sar maltesi e che doveva chiamare le autorità Sar di Malta.

Poco dopo, alle ore 13, l'Rcc di Roma ha informato della situazione l'Rcc di Malta, aggiungendo che nella zona erano state localizzate anche due navi mercantili. Alle 13.05, l'Rcc di Malta ha preso in carico il coordinamento dell'operazione Sar. Tuttavia, malgrado il fatto che ben due Rrc fossero stati informati della richiesta di aiuti urgenti da parte dell'imbarcazione e della sua posizione, e nonostante la presenza nelle vicinanze di una nave della Marina italiana, ai rifugiati e migranti per ore non è stato fornito alcun soccorso.

Alle 16.22, l'Rcc di Malta ha comunicato all'Rcc di Roma che uno dei suoi velivoli aveva individuato l'imbarcazione, che questa non era in posizione ferma, ma che avanzava a una velocità di 5/10 nodi. Alle 17, la barca si è ribaltata ed è affondata rapidamente. Alle 17.07, l'Rcc di Malta ha informato l'Rcc di Roma che molte persone erano finite in acqua e che

necessitavano di assistenza da parte delle unità italiane. Alle successive operazioni di soccorso hanno partecipato sia unità maltesi che italiane, oltre che navi mercantili.

Le forze armate maltesi (Armed Forces of Malta – AFM) hanno raccolto 143 persone (109 uomini, 19 donne e 15 bambini), le unità italiane 56 (39 uomini, otto donne e nove bambini). Sono stati recuperati 26 cadaveri. Considerando che le persone salvate sono state 212 e che a bordo c'erano oltre 400 persone, si ritiene che i dispersi in mare siano stati circa 200.

LA FAMIGLIA WAHID

Hasan Yousef Wahid, un medico siriano di origine curda, e sua moglie, Manal Hashash, avevano quattro figlie, Randa, di 10 anni, Sherihan, di 8, Nurhan, di 6, e Kristina, di 2.

Il medico e la moglie sono sopravvissuti al naufragio, ma nessuna delle loro figlie è mai stata ritrovata. Hasan Wahid è stato soccorso dalle Afm e portato a Malta, mentre Manal Hashash è stata salvata dalle autorità italiane e portata in Sicilia. Nelle frenetiche ore successive al salvataggio, nessuno dei due aveva idea se l'altro fosse ancora vivo o morto. Hanno deciso di lasciare i centri dove si trovavano e si sono diretti separatamente in Svizzera, dove è stata loro concessa protezione.

Hasan Wahid ha descritto ad Amnesty International la sua esperienza del naufragio: “Il comandante ha spento i motori e l'imbarcazione era sbattuta da tutte le parti da onde gigantesche. Siamo rimasti così fino a che la barca si è capovolta, portandoci tutti sotto. Poco prima che si ribaltasse, abbiamo visto un elicottero che sorvolava girando sopra di noi. Un'ora dopo, è arrivata la guardia costiera italiana e quella maltese.”

“Quando la barca si è capovolta, non so come sono riuscito a riemergere. Una volta riemerso, ho visto che eravamo stati spinti via lontano dall'imbarcazione e che le onde ci stavano spingendo ancor più lontano. Sono passate più o meno due ore prima che fossi tirato fuori dall'acqua. Le due guardie costiere hanno soccorso prima i bambini. Alla fine sono stato recuperato dalle autorità maltesi, dopo il tramonto. A quel punto non sapevo se mia moglie e le mie figlie fossero state salvate o no. Un uomo che era seduto vicino a me sulla barca maltese, che avevo conosciuto nel campo dove eravamo stati per una settimana in Libia prima della traversata in mare, mi ha detto che aveva visto una delle mie figlie a bordo di una delle barche dei soccorritori. Ha otto anni e le mancano i denti davanti e ha la pelle più scura rispetto alle sue sorelle. L'uomo ha detto di averla riconosciuta. Gli ho chiesto: intendi dire Sherihan? Mi ha detto: 'sì, proprio lei, l'ho vista su una delle barche...le ho detto di non preoccuparsi e che presto sarebbe arrivato il papà.' Cercava di calmarla, malgrado il fatto che lui si trovasse ancora un'acqua e lei fosse su una barca. Qualcun altro sulla stessa barca di salvataggio mi ha detto di aver visto mia moglie viva e che era stata salvata. Ho chiesto loro se avessero visto qualcuna delle altre mie figlie assieme a lei, ma mi hanno detto di no.”

“L'unità di soccorso maltese ha continuato a cercare le persone fino alle 3 del mattino. Alla fine siamo crollati dal sonno e quando ci siamo svegliati eravamo arrivati a Malta. Ho cercato mia moglie. Ho poi saputo che era viva e che si trovava in Italia.”

“A Malta, ho fornito alla Croce Rossa Maltese tutte le informazioni riguardanti le mie figlie e mia moglie, nomi, età...Anche mia moglie, in Italia, le ha cercate incessantemente. Ha

continuato a chiedere di loro, ma non è riuscita ad avere una risposta.”

Amnesty International ha intervistato Hasan Wahid e Manal Hashash nel febbraio 2014.

L'obbligo di proteggere la vita in mare è sancito dal diritto internazionale marittimo, dagli standard internazionali sui diritti umani oltre che dalla legislazione interna sia italiana che maltese. La morte di circa 200 persone, in maggioranza rifugiati in fuga dalla guerra, in acque dove erano disponibili i soccorsi, che erano stati ripetutamente richiesti, deve ottenere giustizia. È ragionevole chiedersi se le autorità italiane e quelle maltesi siano intervenute tempestivamente e impiegando tutte le risorse che avevano a disposizione per salvare i rifugiati e migranti e se eventuali ritardi nei soccorsi abbiano contribuito al naufragio.

Sia le autorità italiane che quelle maltesi hanno sostenuto di essere intervenute in conformità ai loro obblighi stabiliti dalla Convenzione Sar. Tuttavia, emergono almeno le seguenti possibili violazioni degli obblighi Sar: il fatto che il comandante dell'unità della Marina italiana *Libra* non abbia diretto la propria nave a tutta velocità verso la barca che chiedeva aiuto, come richiesto dalla Convenzione Solas; che le autorità italiane non abbiano impartito all'unità l'ordine di procedere a tutta velocità verso la barca in difficoltà, come richiesto dall'Unclos; e che le autorità maltesi non abbiano fornito assistenza all'imbarcazione dopo aver preso in carico ufficialmente l'operazione, come stabilito dalla Convenzione Sar, garantendo il coordinamento e la cooperazione con altri stati, in questo caso l'Italia.

5. I CONFINI DI CHI? L'ALTOLÀ DI DUBLINO E I FALLIMENTI DEGLI STATI COSTIERI

Il rapporto *Vite alla deriva* sostiene che fino a che non esisteranno vie sicure e regolari per i rifugiati e i migranti che intendono raggiungere l'Europa, è priorità dell'Ue e dei suoi stati membri proteggere le loro vite ed assicurare l'accesso all'asilo a coloro che necessitano di protezione, mentre tentano la traversata del mare.

È necessario e urgente stabilire collettivamente a livello europeo un più incisivo sistema di ricerca e soccorso (Sar).

Il 27 agosto 2014, la Commissione europea ha annunciato che Frontex avrebbe avviato una nuova operazione, denominata Tritone, a integrazione dell'operazione italiana Mare Nostrum. Tuttavia, permangono dubbi circa la capacità di Frontex di far fronte agli interventi Sar che si rendano necessari nel Mediterraneo centrale. L'efficacia dell'operazione Tritone dipenderà in larga parte dalle risorse – finanziarie e logistiche – che saranno disposti a offrire gli stati membri. Continua inoltre a essere motivo di preoccupazione l'effettiva capacità di Frontex, un'agenzia che era stata creata per controllare le frontiere, di incentrare le proprie operazioni sul soccorso delle persone e garantire accesso all'asilo.

Il nucleo centrale della missione di Frontex è attualmente definito in termini di attività di controllo delle frontiere e finora il suo impiego nel Mediterraneo centrale si è svolto in prossimità delle acque territoriali italiane. Se la proposta operazione Tritone riuscirà a operare efficacemente, questa funzione dovrà per forza di cose avere la priorità e richiederà l'impiego di un numero di unità sufficiente a coprire trasversalmente le zone Sar italiane e maltesi, e fino a che sarà necessario, anche le acque Sar libiche. Infine, gli stati membri dovranno inoltre inserire nel suo piano operativo un accordo sullo sbarco che assicuri la solidarietà e la condivisione delle responsabilità tra gli stati membri partecipanti.

È inoltre necessario riformare il sistema di Dublino.

L'operazione Mare Nostrum italiana ha rivelato l'impraticabilità degli accordi di Dublino nel momento in cui un gran numero di persone soccorse e sbarcate si sono poi spostate irregolarmente per richiedere l'asilo in altri paesi europei dove avevano familiari, parenti o altri legami. Nel 2014, a fine agosto, le domande d'asilo presentate in Italia erano soltanto 25.026. Paesi come la Germania e la Svezia ne avevano ricevute molte di più.

Il numero di arrivi via mare ha messo in evidenza le lacune e i limiti del sistema di protezione in Italia, in particolare per quanto riguarda le condizioni di ricevimento e l'integrazione dei rifugiati a livello locale. I difetti del sistema italiano di ricevimento e assistenza potrebbero essere la spiegazione del perché un numero sempre maggiore di richiedenti asilo rifiutano di farsi prendere le impronte digitali per evitare di essere soggetti alle procedure di Dublino e di

rimanere quindi bloccati in Italia.

Recentemente sono state discusse e concordate modifiche al Regolamento di Dublino. Il Regolamento di Dublino III, in vigore dal 1° gennaio 2014, introduce alcune riforme significative, come garanzie aggiuntive per le persone in una data procedura di Dublino, compreso l'obbligo di un'intervista personale e di essere informati riguardo al processo, opzioni più ampie per la riunificazione tra familiari e parenti, e garanzie aggiuntive per i minori. Tuttavia, quest'ultima modifica del sistema di Dublino ha ancora una volta perso l'occasione di provare ad adottare un approccio sostanzialmente differente circa la questione della responsabilità nell'esame delle domande d'asilo, il che implicherebbe un sistema che non sia quasi esclusivamente fondato sul principio che lo stato membro responsabile della presenza di una persona sul territorio dell'Ue debba essere responsabile dell'esame della richiesta d'asilo presentata da questa persona.

È chiaro che il sistema di Dublino necessita di una profonda riforma allo scopo di consentire ai richiedenti asilo di spostarsi laddove hanno vincoli familiari più ampi o legami più forti e prospettive di integrazione e assistenza migliori. Si dovrebbe inoltre prendere in considerazione di consentire a coloro cui è stato concesso lo status di rifugiati o di protezione sussidiaria di spostarsi all'interno del territorio dell'Ue nel momento in cui viene riconosciuto il loro status. Una riforma di questo tipo andrebbe in qualche modo ad affrontare le preoccupazioni legate ai flussi migratori di paesi come l'Italia e Malta che di fatto disincentivano i due paesi dallo svolgere operazioni Sar.

6. CONCLUSIONI

Il rapido aumento dei rifugiati e dei migranti disposti a correre i rischi che comportano questi lunghi viaggi a bordo di imbarcazioni fatiscenti e sovraffollate non è soltanto il prodotto di un'accresciuta instabilità in Medio Oriente e del deterioramento della situazione in Libia negli ultimi 12 mesi. È anche la conseguenza della progressiva chiusura delle frontiere terrestri europee e della mancanza di canali sicuri e regolari per i migranti e i rifugiati che intendono raggiungere l'Europa. Fino a che l'Ue continuerà a spingere coloro che fuggono da situazioni di conflitto o di povertà a intraprendere pericolosi viaggi via mare, essa deve essere disposta – collettivamente – ad adempiere ai suoi obblighi di salvare vite umane.

Le annose dispute tra Italia e Malta circa l'estensione dei loro rispettivi obblighi in materia di ricerca e soccorso hanno storicamente compromesso la realizzazione di efficaci operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale. È chiaro che la portata del problema supera di gran lunga la capacità e le risorse dell'Italia e di Malta di dare una risposta da sole. È necessaria una risposta collettiva dell'Ue per adempiere a quella che è una responsabilità europea comune.

L'annuncio a fine agosto 2014 che l'Ue avrebbe schierato un'operazione Frontex a integrazione degli sforzi di Italia e Malta è almeno un passo nella giusta direzione. Tuttavia, permangono forti dubbi sia riguardo alla capacità di Frontex di far fronte alle operazioni di ricerca e soccorso al livello attualmente richiesto e nelle zone in cui queste sono necessarie; sia riguardo alle risorse – per forza di cose considerevoli – che l'Ue e i suoi stati membri

vorranno investire.

In assenza di una più ampia riforma dei meccanismi dell'Ue in merito alla condivisione delle responsabilità – e la distribuzione dei costi – per il ricevimento e l'esame delle singole situazioni dei migranti irregolari e dei richiedenti asilo, è assai probabile che le operazioni di ricerca e soccorso a guida Frontex finiranno più che altro per essere segnate da contrasti.

Alla luce di ciò, in primo luogo resta fondamentale limitare il numero di persone che decidono di intraprendere questi rischiosi viaggi via mare. Smantellare la rete di scafisti e trafficanti che sfruttano e maltrattano coloro che cercano disperatamente di raggiungere le spiagge europee è altrettanto necessario, ma non è, di per sé, una soluzione in grado di fronteggiare forze ben più forti in gioco. A lungo termine, l'Ue e i suoi stati membri dovranno riflettere su come potranno essere alla fine aperte vie più sicure e regolari per entrare in Europa sia per i migranti sia, e in special modo, per i rifugiati che costituiscono quasi la metà di coloro che arrivano irregolarmente via mare.

PRINCIPALI RACCOMANDAZIONI

ALL'ITALIA

- Confermare l'operazione Mare Nostrum fino a che non sia possibile una sua sostituzione senza vuoti di protezione con un'altrettanta valida operazione di portata analoga, che disponga di almeno lo stesso livello di risorse e di personale qualificato. L'operazione Mare Nostrum dovrebbe schierare le proprie unità laddove sia maggiormente necessario al fine di assicurare una risposta tempestiva alle richieste di assistenza.

A MALTA

- Adottare una più ampia definizione di “difficoltà in mare” al fine di massimizzare la protezione della vita, applicando tra l'altro a tutte le operazioni Sar coordinate dall'Rcc di Malta le disposizioni in materia contenute nel Regolamento dell'Ue 656/2014.
- Ratificare e attuare gli emendamenti del 2004 alle convenzioni Sar e Solas.

ALL'ITALIA E A MALTA

- In riferimento al naufragio dell'11 ottobre 2013, istituire un'inchiesta indipendente in ognuno dei due paesi per stabilire l'eventuale mancato intervento dei soggetti coinvolti e assicurare la collaborazione tra le inchieste. Se necessario alle inchieste facciano seguito opportune indagini e procedimenti giudiziari. Garantire inoltre che le vittime e le loro famiglie godano del diritto alla riparazione, che comprende l'accesso alla verità e la garanzia di non ripetizione.

ALLE ISTITUZIONI DELL'UNIONE EUROPEA E DEGLI STATI MEMBRI


- Offrire ai rifugiati vie più sicure e regolari per accedere ai sistemi di protezione, anche tramite:
 - un più ampio numero dei luoghi di reinsediamento e di accoglienza per motivi umanitari riservati ai rifugiati,
 - una più facile riunificazione familiare per quei rifugiati che hanno legami familiari

che vivono nell'Ue,

- l'adozione di una più ampia definizione di legame familiare che comprenda la famiglia estesa o comunque non il solo nucleo familiare, e

- l'applicazione del principio di flessibilità in riferimento alla documentazione o ad altri requisiti.

- Assicurare che i rifugiati che arrivano alle frontiere terrestri esterne dell'Ue possano accedere alle procedure d'asilo.
- Potenziare le operazioni Sar nei mari Egeo e Mediterraneo, anche tramite l'assegnazione di adeguate risorse finanziarie, navali ed aeree a Frontex di modo che sia in grado di pattugliare i mari Egeo e Mediterraneo proporzionalmente alla portata delle partenze dalle coste del nord Africa.
- Garantire che qualsiasi operazione a guida Frontex nel Mediterraneo centrale abbia come obiettivo prioritario l'espletamento di attività Sar e che le unità Frontex siano impiegate in numero sufficiente a coprire entrambe le zone Sar italiane e maltesi.
- Adottare misure urgenti al fine di assicurare la registrazione delle informazioni relative ai rifugiati e dei migranti morti o dispersi in mare e la loro identificazione, soprattutto tramite una raccolta sistematica dei resoconti delle persone recuperate in mare; e istituire una banca dati centralizzata a livello europeo e un meccanismo di comunicazione per fornire informazioni ufficiali alle famiglie.
- Rivedere l'applicazione del Regolamento di Dublino allo scopo di garantire in maniera coerente in tutta l'Ue una più facile riunificazione familiare, anche nel caso di legami familiari estesi, e che a tal scopo sia consentito lo spostamento delle persone negli stati membri al di là del paese d'ingresso.



CHE SIA UN CONFLITTO NOTO O UN
ANGOLO SPERDUTO DEL MONDO,
AMNESTY INTERNATIONAL REALIZZA
CAMPAGNE PER LA GIUSTIZIA,
LA LIBERTÀ E LA DIGNITÀ DI TUTTI E
CERCA DI COINVOLGERE IL PUBBLICO
PER COSTRUIRE UN MONDO MIGLIORE.

COSA PUOI FARE?

Attivisti in tutto il mondo dimostrano che è possibile opporre resistenza a chi indebolisce diritti umani. Entra in questo movimento. Lotta contro chi propaga paura e odio.

- Unisciti ad Amnesty International e diventa parte del più grande movimento del mondo per la fine delle violazioni dei diritti umani. Aiutaci a fare la differenza.
- Fai una donazione, sostieni il lavoro di Amnesty.

Insieme possiamo far sentire la nostra voce.

Per ricevere ulteriori informazioni e diventare socio di Amnesty International:
tel. 06 4490210 email: infoamnesty@amnesty.it www.sostieni.amnesty.it

Amnesty International, Sezione Italiana, Via Magenta 5 – 00185 Roma



VITE ALLA DERIVA

RIFUGIATI E MIGRANTI A RISCHIO NEL MEDITERRANEO CENTRALE

Questo documento è la sintesi conclusiva del rapporto completo di Amnesty International (EUR 05/006/2014).

L'Unione europea e i suoi stati membri stanno sottoponendo migranti e rifugiati a un drammatico test di sopravvivenza. In assenza di vie sicure e regolari per entrare in Europa, ogni anno sono decine di migliaia le persone che, alla disperata ricerca di asilo o di una vita migliore, tentano la traversata del Mediterraneo centrale. Nei primi nove mesi del 2014, nel tentativo sono morte più di 2500 persone – un nuovo record. Tutto ciò deve finire.

Attraverso la testimonianza dei sopravvissuti, il rapporto documenta i rischi di questi viaggi della speranza. Nel documento sono sintetizzati alcuni dei casi. Vengono inoltre analizzate quelle carenze che da troppo tempo ormai caratterizzano le attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale suggerendo raccomandazioni per un loro miglioramento.

Mare Nostrum, l'operazione condotta dall'Italia, è riuscita per il momento a tamponare queste problematiche, ma da sola non basta né può essere una soluzione duratura. È più che mai urgente e necessario che l'Unione europea intervenga con un'operazione di ricerca e soccorso dotata di risorse adeguate e con mandato europeo per onorare quella che è una responsabilità europea comune.

Settembre 2014
Index: EUR 05/007/2014
amnesty.org

AMNESTY
INTERNATIONAL

