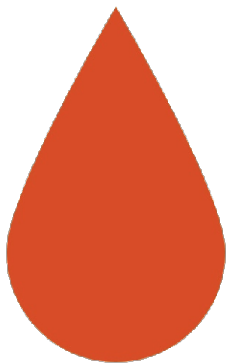


Το μακελειό της Πύλου



Το μακιελειό της Πύλου



Φωτογραφία του Λιμενικού Σώματος που δείχνει το γεμάτο μετανάστες αλιευτικό σκάφος (BBC)

Ανοικτή Συνέλευση ενάντια
στη Λέσβο
στη Συνοριακή Βία /

Το κείμενο “Το μακελειό της Πύλου” δημοσιεύτηκε στη Μυτιλήνη τον Αύγουστο του 2023. Τυπώθηκε στα ελληνικά και στα αγγλικά, διατίθεται διαδικτυακά σε διάφορες γλώσσες και είναι δωρεάν. Η χρήση του είναι ελεύθερη για μη εμπορικούς σκοπούς.

Μπορείτε να διαβάσετε επίσης τα κείμενά μας: Πώς έμαθε η Λέσβος να αγαπά τα pushbacks και Ενάντια στα Pushbacks: σημειώσεις από τη Λέσβο.

Οι συναντήσεις της Ανοικτής Συνέλευσης ενάντια στη Συνοριακή Βία στη Λέσβο γίνονται κάθε Τετάρτη στις 17:00 στην κατάληψη στο Μπίνειο.

Επικοινωνία: borderviolencelesvos@espiv.net

Ιστοσελίδα: borderviolencelesvos.noblogs.org

Πίνακας Περιεχομένων

- 6 Τα γεγονότα
- 8 Τα ψέματα
- 8 «Το σκάφος δε βρισκόταν σε κίνδυνο. Οι επιβάτες αρνήθηκαν τη βοήθεια»
- 12 «Το πλοίο διατηρούσε σταθερή πορεία και ταχύτητα από τις 22:40 έως τη 01:40 π.μ.»
- 14 «Δεν επιχειρήσαμε να ρυμουλκήσουμε το σκάφος»
- 21 «Κάναμε ό,τι μπορούσαμε για να τους σώσουμε»
- 23 Η συγκάλυψη
- 23 Παραποίηση των καταθέσεων
- 25 Ο εξαναγκασμός σε σιωπή των μαρτύρων και η απόκρυψη των αποδεικτικών στοιχείων
- 28 Εισπρατείς παραπληροφόρησης από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης
- 29 Καθεστώς απορρήτου
- 30 Η αντιμετώπιση των οικογενειών των αγνοούμενων και των νεκρών
- 33 Όσοι χρησιμοποιούνται σαν αποδιοπομπαίοι τράγοι
- 38 Ο ρόλος των μέσων ενημέρωσης
- 41 Είναι στο χέρι μας!
- 44 Υποσημειώσεις

Τα γεγονότα

Τα ξημερώματα της 14ης Ιουνίου 2023, 47 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Πύλου, γίναμε μάρτυρες ενός από τα χειρότερα ναυάγια στη σύγχρονη ιστορία της Μεσογείου. Το αλιευτικό Adriana, το οποίο, σύμφωνα με επιζώντες, είχε αποπλεύσει στις 8 Ιουνίου με περίπου 750 άτομα, ανατράπηκε και βυθίστηκε.

Το Ελληνικό Λιμενικό Σώμα (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) ενημερώθηκε επίσημα για ένα σκάφος σε κίνδυνο από το Ιταλικό Κέντρο Συντονισμού Ναυτικής Διάσωσης (το MRCC της Ρώμης) – γύρω στις 11:00 (Θερινή Ώρα Ανατολικής Ευρώπης)¹ αλλά και μέσω FRONTTEX, η οποία είχε εντοπίσει το σκάφος από αεροπλάνο στις 13 Ιουνίου στις 12:47. Ένα ελικόπτερο της Ελληνικής Ακτοφυλακής στάλθηκε από τη Μυτιλήνη (Λέσβος), όπου και βρήκε το αλιευτικό Adriana στις 15:35, της ίδιας μέρας. Μόνο μετά από αυτό το γεγονός και έπειτα από μεγάλη καθυστέρηση, το Ελληνικό Λιμενικό Σώμα (ΕΛΣ) αποφάσισε τελικά να στείλει ένα πλοίο: το ΛΣ-920.

Ξεινώντας από την Κρήτη, το πλοίο του Λιμενικού Σώματος ΛΣ-920 έφτασε στο σημείο στις 22:40. Ενώ το ΛΣ-920 δεν είναι εξοπλισμένο για να μπορεί να επιβιβάσει τόσους ανθρώπους, το ναυαγοσωστικό πλοίο «Αιγαίον Πέλαγος», ένα από τα πιο σύγχρονα πλοία διάσωσης στην Ευρώπη, ήταν αγκυροβολημένο σχετικά κοντά στο σημείο του ναυαγίου στο λιμάνι του Γυθείου στην Πελοπόννησο.² Συνεπώς, αντί να αξιοποιηθεί ένα καλό εξοπλισμένο διασωστικό σκάφος, σύμφωνα με δήλωση του ΕΛΣ, προτίμησαν να στείλουν στο αλιευτικό Adriana, δύο εμπορικά πλοία, τα οποία έλαβαν εντολή να παραμείνουν απλά σε ετοιμότητα δίπλα στο αλιευτικό Adriana και να παρέχουν στους επιβάτες τρόφιμα, νερό και καύσιμα, προτού αποδεσμευτούν και απομακρυνθούν από το σημείο.³

Στις 2:04 π.μ. της 14ης Ιουνίου 2023 το Adriana βυθίστηκε υπό την επιτήρηση του Ελληνικού Λιμενικού Σώματος.

Ενώ το ΕΛΣ ισχυρίζεται ότι κράτησε αποστάσεις και δεν «άγγιξε» ποτέ το Adriana, οι επιζώντες αναφέρουν ότι το Λιμενικό Σώμα προσπάθησε να τους ρυμουλκήσει σε θαλάσσια περιοχή ιταλικών χωρικών υδάτων και αυτή η ριψοκίνδυνη προσπάθεια ρυμούλκησης του καθ' ομολογία υπερπλήρους σκάφους ήταν στην ουσία η αιτία αυτής της τραγωδίας.

Συνολικά, 104 άνθρωποι διασώθηκαν και 82 σοροί ανασύρθηκαν. Δεν έχουν γνωστοποιηθεί άλλοι επιζώντες. Η πλειοψηφία των επιβατών τη στιγμή του ναυαγίου βρισκόταν κάτω από το κατάρωμα, μεταξύ των οποίων γυναίκες και παιδιά, γεγονός που οδήγησε στον εγκλωβισμό τους, όταν βυθίστηκε το σκάφος. Σύμφωνα με πληροφορίες, στο πλοίο επέβαιναν έως και 100 παιδιά. Οι σοροί τους πιθανότατα δε θα ανακτηθούν ποτέ, καθώς το πλοίο βυθίστηκε στο βαθύτερο σημείο της Μεσογείου.



Η μεταχείριση των σορών από το Λιμενικό Σώμα (Hellas Posts)

Η Ανοικτή Συνέλευση κατά της Συνοριακής Βίας στη Λέσβο είναι μια ομάδα που αποτελείται, μεταξύ άλλων, από ακτιβιστές και ακτιβίστριες που συμμετέχουν σε πρωτοβουλίες Έρευνας και Διάσωσης, συντρόφ@ που υποστηρίζουν επιζώντες από ναυάγια, συγγενείς αγνοουμένων και αποθανόντων. Δραστηριοποιούμαστε κυρίως ενάντια στις επαναπροθήσεις που πραγματοποιούνται στο Αιγαίο. Σε αυτό το κείμενο θα προσπαθήσουμε να συνοψίσουμε το χρονικό και τα γεγονότα για το μακλειό στα ανοιχτά της Πύλου και να αποκαλύψουμε τα ψέματα των αρμόδιων αρχών.

Τα ψέματα

Σαφώς και προκύπτουν πολλές αμφιβολίες όταν διαβάζουμε τις επίσημες δηλώσεις του Ελληνικού Λιμενικού Σώματος.⁴ Δεν είναι εύκολο να πιστέψουμε την αφήγηση του ΕΛΣ μετά από μια μακρά παράδοση απόκρυψης και συγκάλυψης περιστατικών που αφορούν τη μεταχείριση όσων ανθρώπων προσπαθούν να φτάσουν στην Ελλάδα. Πέρα από αυτό, οι ισχυρισμοί του γύρω από το μακελειό της Πύλου αντικρούονται από άλλους μάρτυρες και τα διαθέσιμα στοιχεία.

«Το σκάφος δε βρισκόταν σε κίνδυνο. Οι επιβάτες αρνήθηκαν τη βοήθεια»



Οι επιβάτες του Adriana σηκώνουν ψηλά τα χέρια τους ζητώντας βοήθεια (BBC)

Υπάρχουν πολύ καλοί λόγοι για να αμφισβητήσουμε αυτούς τους ισχυρισμούς. Το ΕΛΣ ισχυρίστηκε στην αρχική του δήλωση, το πρωί μετά το ναυάγιο, πως οι επιβάτες ή οι υποτιθέμενοι «καπετάνιοι» του Adriana «αρνήθηκαν βοήθεια». Ακόμα κι αν αυτό ήταν αλήθεια, το γεγονός αυτό δεν μπορεί να απαλλάξει το ΕΛΣ από το καθήκον του να παρέμβει και να διασώσει τους επιβαίνοντες.

Κάθε φορά που αναφέρεται μια κατάσταση κινδύνου, είτε αυτό γίνεται άμεσα από τον κυβερνήτη του εν λόγω σκάφους είτε από οποιονδήποτε άλλον, πρέπει να διενεργείται μια αντικειμενική αξιολόγηση της κατάστασης, ακόμη και αν ο εκάστοτε κυβερνήτης λέει ότι δεν υπάρχει ανάγκη για διάσωση.

Ακόμα και ένας πιστοποιημένος πλοίαρχος μπορεί να εκτιμήσει εσφαλμένα τη σοβαρότητα της κατάστασης στην οποία βρίσκεται. Στις περιπτώσεις δε που ένα σκάφος είναι υπερφορτωμένο, δεν φέρει σημαία καμίας χώρας (που σημαίνει ότι δεν είναι νηολογημένο και επομένως δεν υπόκειται σε κανονιστικές ρυθμίσεις από κάποια χώρα), δεν έχει πιστοποιημένο καπετάνιο στο σκάφος ή δεν τηρεί τις προδιαγραφές για ασφαλή πλεύση για οποιονδήποτε λόγο, οι αρχές πρέπει να θεωρούν ότι οι επιβαίνοντες βρίσκονται σε κίνδυνο και να τους διασώσουν το συντομότερο δυνατό. Το διεθνές δίκαιο ορίζει ξεκάθαρα ότι όταν κοινοποιούνται πληροφορίες «από οποιαδήποτε πηγή» για ανθρώπους που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, ο εκάστοτε κυβερνήτης πλοίου που είναι σε θέση να παράσχει βοήθεια θα πρέπει να το κάνει άμεσα.⁵

Υπήρχαν πολλές προειδοποιήσεις ότι το αλιευτικό Adriana βρισκόταν σε άμεσο κίνδυνο. Μέσα από φωτογραφίες που το ίδιο το ΕΛΣ δημοσίευσε, μπορούμε να δούμε ανθρώπους να σηκώνουν τα χέρια τους προς ένα ελικόπτερο, κίνηση που μοιάζει σαν να ζητούν τη διάσωσή τους. Επιπλέον, οι επιβαίνοντες του Adriana είχαν ενημερώσει το Alarm Phone (μια γραμμή υποστήριξης για άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα) ότι βρισκόνταν σε κίνδυνο και δε θα κατάφεραν να επιζήσουν έως το βράδυ. Σύμφωνα με τις μαρτυρίες των επιζώντων, ήδη την 4η και 5η μέρα του ταξιδιού δύο άνθρωποι είχαν πεθάνει λόγω των ανυπόφορων συνθηκών. Επιπλέον, όπως ανέφεραν, δεν υπήρχαν πλέον διαθέσιμα τρόφιμα και νερό στο σκάφος, κάνοντας τους επιβάτες να πίνουν νερό από το σύστημα ψύξης του κινητήρα.

Μάλιστα στις 11:00 π.μ., το ΕΛΣ είχε ήδη ενημερωθεί από το Κέντρο Συντονισμού Ναυτικής Διάσωσης (MRCC) της Ρώμης ότι ήδη δύο παιδιά είχαν αποβιώσει στο Adriana.⁶ Η ομάδα Consolidated Rescue, μια οργάνωση που καταγράφει τα σκάφη μεταναστών στη θάλασσα που βρίσκονται σε κίνδυνο, δήλωσε ότι οι επιβαίνοντες του πλοίου βρισκόνταν σε κατάσταση «αργού θανάτου» και ότι ζήτησαν απεγνωσμένα την παρέμβαση «οποιασδήποτε ακτοφυλακής».⁷

Λίγο αργότερα, ο καπετάνιος του Faithful Warrior, ενός εμπορικού πλοίου που έλαβε εντολή από το Ελληνικό Λιμενικό Σώμα να προσεγγίσει το σκάφος που βρισκόνταν οι μετανάστες, ενημέρωσε το ΕΛΣ πως το σκάφος Adriana «ταλαντευόταν επικίνδυνα» λόγω του «υπερβολικού αριθμού επιβατών σε όλα τα καταστρώματα».⁸ Γεγονός που επιβεβαιώνεται και από ένα βίντεο που τραβήχτηκε από το ίδιο το ΕΛΣ, το οποίο δείχνει την κατάσταση στην οποία βρισκόταν το Adriana τη στιγμή που το εμπορικό πλοίο παρείχε νερό και φαγητό στους ανθρώπους.

Κάθε πλοίο και οποιαδήποτε αρχή που ειδοποιούνται για σκάφος σε κίνδυνο έχουν υποχρέωση να το διασώσουν, ακόμη και αν το σκάφος που κινδυνεύει δε βρίσκεται στα χωρικά τους ύδατα αλλά σε διεθνή ύδατα.⁹ Οι ζώνες Έρευνας και Διάσωσης περιλαμβάνουν τα διεθνή ύδατα. Το κράτος που είναι υπεύθυνο για κάθε ζώνη Έρευνας και Διάσωσης έχει υποχρέωση να συντονίζει τη διάσωση. Στην προκειμένη περίπτωση, η υποχρέωση αυτή βάραινε το ελληνικό κράτος και το εκτελεστικό του όργανο, το Ελληνικό Λιμενικό Σώμα. Το ΕΛΣ έλαβε μια κλήση βοήθειας (SOS) εκ μέρους των επιβατών του αλιευτικού από το Alarm Phone, που σήμαινε ξεκάθαρα πως βρισκόταν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.¹⁰ Γι' αυτό φυσικά δεν έχει γίνει καμία αναφορά από την πλευρά του ΕΛΣ.

Σε κάθε περίπτωση, τη στιγμή που ένα τέτοιο σκάφος, όπως στην προκειμένη το αλιευτικό Adriana, φεύγει από οποιοδήποτε λιμάνι, πρέπει να θεωρηθεί εξ ορισμού σε κατάσταση ανάγκης, καθώς ένα σκάφος με αυτά τα χαρακτηριστικά κρίνεται ακατάλληλο για ασφαλή πλεύση. Η κατάσταση κινδύνου σημαίνει πως οι αρχές έχουν καθήκον να το διασώσουν, όχι απλώς να παρευρίσκονται πλησίον του πλοίου και να το παρακολουθούν, ανεξάρτητα από τις οποιοσδήποτε αντιφατικές δηλώσεις είτε των ίδιων των επιβατών είτε των υποτιθέμενων καπετάνιων.

Το ΕΛΣ ήταν υποχρεωμένο να οργανώσει μια επιχείρηση διάσωσης μεγάλης κλίμακας χωρίς καθυστέρηση. Αντίθετα, έστειλε ένα ελικόπτερο από τη Μυτιλήνη και ένα σκάφος που ήταν τόσο μικρό που αδυνατούσε να διασώσει ακόμη και τους 104 επιζώντες. Το ΕΛΣ έδρασε πολύ λίγο, πολύ αργά, από πολύ μακριά.



Το χρονοδιάγραμμα του Alarm Phone 13/14 Ιουνίου 2023

Το πρωί της 13ης Ιουνίου, από τις 9:35 ώρα CEST (Θερινή Ωρα Κεντρικής Ευρώπης), η χρήστρια του Twitter Nawal Soufi ειδοποιεί για ένα μεγάλο σκάφος σε κίνδυνο, το οποίο μετέφερε, σύμφωνα με τους ίδιους, 750 άτομα. Τις επόμενες ώρες, η Nawal Soufi προσθέτει περαιτέρω πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης GPS του σκάφους που βρίσκεται σε κίνδυνο και ότι οι αρχές στην Ιταλία, την Ελλάδα και τη Μάλτα έχουν ειδοποιηθεί.

14:17: Το Alarm Phone λαμβάνει την πρώτη κλήση από το σκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο. Είναι δύσκολο να επικοινωνήσεις μαζί τους. Λένε ότι δεν μπορούν να επιβιώσουν τη νύχτα, ότι βρίσκονται σε μεγάλο κίνδυνο. Το Alarm Phone προσπαθεί να λάβει τις τρέχουσες συντεταγμένες GPS για να μπορέσει να ειδοποιήσει τις αρχές – αλλά η κλήση κόβεται. Προσπαθούμε να επανασυνδεθούμε μαζί τους.

14:30: Τηλεφωνούν ξανά, λέγοντας στο Alarm Phone ότι θα έστελναν την τοποθεσία τους. Ωστόσο, δεν το κάνουν.

15:52: Τηλεφωνούν δύο φορές στο Alarm Phone αλλά ήταν αδύνατο να τους καταλάβει.

16:04: Μιλάμε ξανά μαζί τους. Λένε ότι θα έστελναν την GPS θέση τους.

16:13: Λαμβάνουμε τη θέση από τα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο: N 36 15, 21 02. Προσπαθούμε να συλλέξουμε περαιτέρω πληροφορίες, αλλά δεν μπορούμε να επανασυνδεθούμε μαζί τους.

16:53: Ειδοποιούμε τις ελληνικές αρχές μέσω email καθώς και άλλους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων της Frontex και της Υπατης Αρμοστείας για τους Πρόσφυγες στην Ελλάδα (UNHCR Greece).

17:13: Αποκαθιστούμε την επαφή με τους ανθρώπους που βρίσκονται σε κίνδυνο. Ακούμε «γεια, γεια», μετά η κλήση πέφτει. Προσπαθούμε να επανασυνδεθούμε, κάτι που δε γίνεται.

17:14 : Λαμβάνουμε κλήση από το σκάφος σε κίνδυνο, αλλά δεν μπορούμε να ακούσουμε τίποτα.

17:20: Μιλάμε μαζί τους και αναφέρουν ότι το σκάφος δεν κινείται. Λένε: «Ο καπετάνιος έφυγε με μια βάρκα. Παρακαλώ, οποιαδήποτε λύση». Λένε ότι χρειάζονται φαγητό και νερό.

17:34: Λαμβάνουμε άλλη μια κλήση από το σκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο και την ενημερωμένη θέση του: 36 18, 21 04 – πολύ κοντά στην προηγούμενη θέση. Λένε ότι το σκάφος είναι υπερβολικά γεμάτο και ότι το σκάφος κινείται από άκρη σε άκρη.

18:00: Καλούμε την εταιρεία του εμπορικού σκάφους «Lucky Sailor», ενημερώνοντάς τους για το σκάφος που κινδυνεύει. Λένε ότι ενεργούν μόνο υπό την εξουσία της ελληνικής ακτοφυλακής.

Τις επόμενες ώρες, το Alarm Phone προσπαθεί να αποκαταστήσει την επαφή μαζί τους, αλλά είτε οι κλήσεις δεν συνδέονται είτε είναι αδύνατο να καταλάβουμε ο ένας τον άλλον.

20:05: Το Alarm Phone ενημερώνεται ότι έλαβαν νερό από το εμπορικό σκάφος Lucky Sailor και ότι έχουν έρθει σε επαφή με την «αστυνομία». Το Alarm Phone παρατηρεί επίσης ότι ένα δεύτερο εμπορικό σκάφος, το «Faithful Warrior», βρίσκεται κοντά τους.

Τις επόμενες ώρες, το Alarm Phone προσπαθεί να αποκαταστήσει την επαφή με τους αναξιοπασθόντες, αλλά είτε οι κλήσεις δεν συνδέονται είτε είναι αδύνατο να καταλάβουμε ο ένας τον άλλον.

00:46 στις 14/06/2023: Τελευταία επαφή με το σκάφος σε κίνδυνο. Το μόνο που ακούμε είναι: «Γεια σου φίλε μου. Το πλοίο που στέλνετε είναι...». Η κλήση κόβεται.

«Το πλοίο διατηρούσε σταθερή πορεία και ταχύτητα από τις 22:40 έως τη 01:40 π.μ.»

Στην επίσημη ανακοίνωσή του, το ΕΛΣ περιγράφει τις στιγμές λίγο πριν από την ανατροπή του σκάφους ως εξής:

-Στις 22:40 το σκάφος του Λιμενικού Σώματος με αφετηρία την Κρήτη απέπλευσε και πλησίασε το αλιευτικό. Παρέμεινε σε απόσταση και παρατηρούσε διακριτικά, χωρίς ωστόσο να διαπιστώσει κάποιο πρόβλημα στην πλεύση του, καθώς είχε σταθερή πορεία και ταχύτητα.

-Αυτό συνεχίστηκε μέχρι τη 01:40 π.μ. της 14ης Ιουνίου. Εκείνη την ώρα ένας επιβάτης του αλιευτικού σκάφους ενημέρωσε το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου ότι υπήρξε βλάβη στον κινητήρα του σκάφους και το πλοίο σταμάτησε να κινείται.

-Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε από το σκάφος του Λιμενικού Σώματος που ήταν παρόν εκείνη την ώρα στο σημείο.

-Άμεσα το πλοίο του Λιμενικού προσπάθησε να προσεγγίσει το αλιευτικό για να διαπιστώσει το πρόβλημα.

Το BBC δημοσίευσε μια ανάλυση δεδομένων που παρέχει η Marine Traffic, πλατφόρμα θαλάσσιας παρακολούθησης μέσω της οποίας μπορεί κανείς να δει τις θέσεις εμπορικών καθώς και μεγάλων ιδιωτικών πλοίων. Φυσικά, η πορεία του Adriana δεν εμφανίζεται, καθώς έκανε ένα ταξίδι που ξέφυγε από τους κανόνες. Εντούτοις, σύμφωνα με τα στοιχεία, για 7 ώρες υπήρχε δραστηριότητα κοντά στην ευρύτερη τοποθεσία όπου αργότερα βυθίστηκε το σκάφος.¹¹ Το Lucky Sailor, ένα από τα εμπορικά πλοία που παρευρισκόταν στην τοποθεσία, άλλαξε απότομα πορεία στις 18:00. Περίπου 3 ώρες αργότερα, το πλοίο Faithfull Warrior κατευθύνθηκε προς την ίδια περιοχή, εκεί που βρισκόταν το Adriana. Σε ένα βίντεο, που φέρεται να παρείχε το πλήρωμα του Lucky Sailor, μπορούμε να δούμε ότι το προσωπικό προσφέρει στους επιβαίνοντες του Adriana φαγητό και νερό.¹²

Από το γεγονός πως τα πλοία που αλληλεπιδρούσαν με το Adriana παρέμειναν όλα στην ίδια περιοχή για αρκετές ώρες, μπορούμε να εξακριβώσουμε πως το Adriana δεν κινούνταν σχεδόν καθόλου. Κάτι που φαίνεται να επιβεβαιώνεται από φωτογραφία που τραβήχτηκε εκείνη τη στιγμή από το ΕΛΣ, στην οποία εμφανίζεται το Adriana να επιπλέει χωρίς όμως ορατά κύματα γύρω ή πίσω από το σκάφος.



Εικόνα του αλιευτικού σκάφους που επέπλεε, λίγες ώρες πριν βυθιστεί (BBC)

Στις 2:04 π.μ. το σκάφος βυθίστηκε. Την ίδια στιγμή, η πλατφόρμα Marine Traffic εμφανίζει πως ξαφνικά πολλά σκάφη κινήθηκαν γρήγορα προς το σημείο του συμβάντος.¹³ Αυτά τα δεδομένα επιβεβαιώνουν την τοποθεσία που βυθίστηκε το Adriatica. Η τοποθεσία δεν απέχει πολύ από τη θέση στην οποία το Adriatica επέπλεε για ώρες ενώ δεχόταν νερό από εμπορικά σκάφη.

«Δεν επιχειρήσαμε να ρυμουλκήσουμε το σκάφος».

Το ΕΛΣ προσπαθεί να χαρακτηρίσει αυτό που συνέβη ως ένα τραγικό ατύχημα, αποδίδοντας κατηγορίες ακόμη και στους επιβαίνοντες. Ωστόσο, είναι απολύτως σαφές ότι το ΕΛΣ είναι υπεύθυνο για το θάνατο εκατοντάδων ανθρώπων.

Το Λιμενικό Σώμα αναφέρει στην επίσημη ανακοίνωσή του:

-Στις 02:04 π.μ. ο Κυβερνήτης του παραπλέοντος σκάφους του Λιμενικού Σώματος ενημέρωσε το Κέντρο Επιχειρήσεων ότι είδε το αλιευτικό να παίρνει μια δεξιά στη συνέχεια μια απότομη αριστερά κλίση και μετά άλλη μια δεξιά κλίση τόσο μεγάλη που είχε ως αποτέλεσμα την ανατροπή του αλιευτικού.

-Σε δέκα με δεκαπέντε λεπτά αργότερα το σκάφος βυθίστηκε ολοσχερώς. Πλήθος επιβανώντων που βρίσκονταν στα εξωτερικά καταστρώματα έπεσαν στη θάλασσα.¹⁴

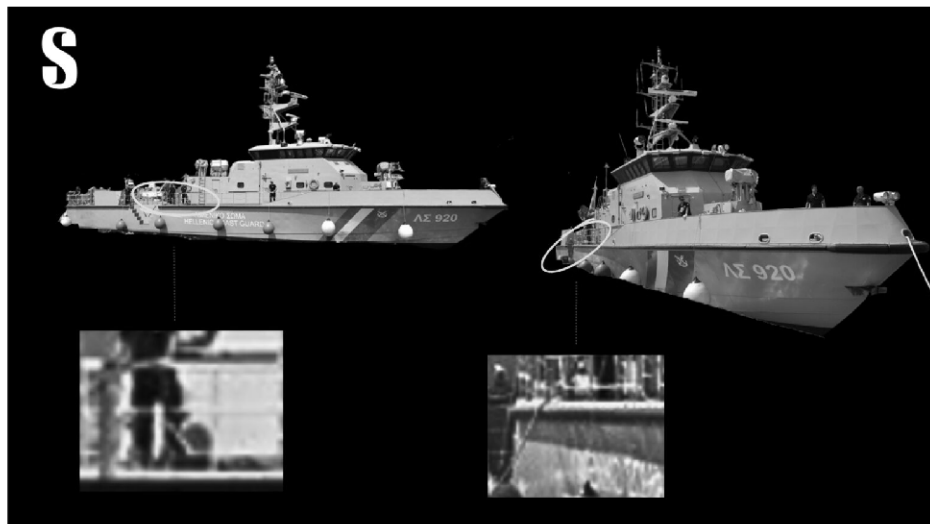
Επαγγελματίες εργαζόμενοι στην Έρευνα και Διάσωση εγείρουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την αξιοπιστία αυτού του σεναρίου. Όπως ανέφεραν, είναι σχεδόν αδύνατον ένα σκάφος να συμπεριφέρεται έτσι με καλές καιρικές συνθήκες και ήρεμη θάλασσα, ακόμα κι αν είναι υπερφορτωμένο ή φέρει υψηλό κέντρο βάρους λόγω του μεγάλου αριθμού επιβατών στο επάνω κατάστρωμα. Ο πλοίαρχος του δεξαμενόπλοιου Faithfull Warrior ανέφερε πως η θάλασσα εκείνη την ημέρα ήταν «σαν καθρέφτης». Με άλλα λόγια, δεν υπήρχαν κύματα που θα μπορούσαν να ανατρέψουν το σκάφος τόσο ξαφνικά.¹⁵ Επιπλέον, κανένας από τους επιζώντες δεν ανέφερε κάποιον κανυγά ή κάποιο περιστατικό πανικού που θα μπορούσε να προικαλέσει μια μαζική μετακίνηση επιβατών στη μία πλευρά του σκάφους, αποσταθεροποιώντας το. Αλλά και πάλι, μια τέτοια ενέργεια πιθανότατα δε θα ήταν ακριτή για να ανατραπεί ένα τέτοιο σκάφος έτσι κι αλλιώς.

Την πιο πιθανή εξήγηση για τη βύθιση του Adriana τη βρίσκουμε στις μαρτυρίες των ίδιων των επιζώντων, οι οποίοι αναφέρουν ότι το ΕΛΣ προκάλεσε την ανατροπή του σκάφους, προσπαθώντας να το ρυμουλκήσει. Στην πρώτη επίσημη ανακοίνωσή του, το ΕΛΣ δεν αναφέρθηκε σε καμία προσπάθεια ρυμούλκησης ή προσέγγισης του ριψοκίνδυνου σκάφους. Μάλιστα, εκπρόσωπος του ΕΛΣ αρνήθηκε κατηγορηματικά οποιαδήποτε απόπειρα ρυμούλκησης του σκάφους.¹⁶

Ωστόσο, μόλις δημοσιοποιήθηκαν οι μαρτυρίες των επιζώντων, στέλεχος της Λιμενικής Αρχής ανέφερε στις εφημερίδες ΕΦΣΥΝ και ΈΘΝΟΣ ότι πράγματι το ΕΛΣ έδεσε ένα σχοινί στο αλιευτικό Adriana, το οποίο υποτίθεται πως το έλυσαν έπειτα οι ίδιοι οι επιβάτες καθώς δεν ήθελαν να τους μεταφέρουν προς την Ελλάδα.¹⁷ Σύμφωνα με τον ίδιο αξιωματούχο, αυτή η απόπειρα πρόσδεσης υποτίθεται πως συνέβη στις 23:00.¹⁸ Υποστήριξε επίσης πως το σχοινί δέθηκε μόνο για να σταθεροποιηθεί το σκάφος. Σύμφωνα με επαγγελματίες, μια τέτοια ενέργεια δε θα είχε κανένα απολύτως νόημα. Πώς μπορεί να σταθεροποιηθεί ένα ολόκληρο σκάφος με ένα μόνο σχοινί;

Οι επιζώντες μνημονεύουν τα γεγονότα πολύ διαφορετικά από ότι αναφέρουν οι επίσημες ελληνικές αρχές. Σύμφωνα με τους επιζώντες, το ΕΛΣ στην πραγματικότητα έδεσε ένα σχοινί χρώματος μπλε στο Adriana και ξεκίνησε να το ρυμουλκεί.¹⁹ Σύμφωνα με τους ίδιους, αυτό το γεγονός ήταν η αιτία να προκληθεί απότομη κλίση του πλοίου, με αποτέλεσμα να ανατραπεί το ήδη επιβαρυνμένο σκάφος. Ορισμένοι από τους επιζώντες πρόσθεσαν επίσης πως, μόλις έπεσαν οι επιβαίνοντες στη θάλασσα με τη βύθιση του σκάφους, το Ελληνικό Λιμενικό απομακρύνθηκε από το σκηνικό για να επιστρέψει πολύ αργότερα.²⁰ Επιπλέον, ένας από τους επιζώντες δήλωσε ότι μασκοφόροι λιμενικοί επιβιβάστηκαν στο Adriana και ανέφεραν στους επιβάτες ότι θα ρυμουλκηθούν προς την Ιταλία.²¹

Ένα μπλε σχοινί, που ταιριάζει με την περιγραφή αυτού που χρησιμοποιήθηκε κατά τη ρυμούλκηση, φαίνεται στις φωτογραφίες του σκάφους ΛΣ-920 του Λιμενικού Σώματος.²²

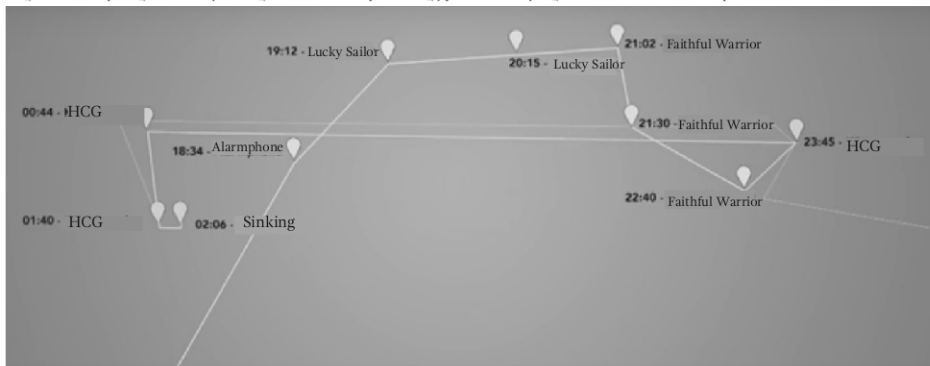


Το μπλε σχοινί (We are Solomon)

Μια κοινή έρευνα της ερευνητικής ομάδας Forensis, της εφημερίδας Guardian, του γερμανικού δημόσιου τηλεοπτικού καναλιού ARD, της δημοσιογραφικής ομάδας Strg_F κ.ά., επιβεβαιώνει τις μαρτυρίες των επιζώντων, ενώ επιπλέον προσθέτει μερικές ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες. Η ομάδα Strg_F ισχυρίζεται ότι έχει στην κατοχή της τη λίστα του πληρώματος. Επιβεβαιώνει ότι το σκάφος του ελληνικού λιμενικού ΛΣ-920, το οποίο ξεκίνησε από τα Χανιά της Κρήτης, μετέφερε τέσσερα μέλη των Ειδικών Δυνάμεων. Αυτοί οι άνδρες επιβιβάζονται σε πλοία στη θάλασσα και είναι εκπαιδευμένοι για ειδικές παρεμβάσεις. Πιθανόν να έχουν εκπαιδευτεί για επιχειρήσεις σε πλοία, όπως να μπουν στο Adriana και να δέσουν ένα σκοινί για να το ρυμουλκήσουν.

Στα πρακτικά του ημερολογίου του σκάφους του Λιμενικού ΛΣ-920, το οποίο ήταν παρών όταν βυθίστηκε το σκάφος, ο πλοίαρχος αναφέρει τις συντεταγμένες της θέσης του Adriana όταν έφτασαν στο σημερινό, όταν σταμάτησε ο κινητήρας καθώς επίσης και τις συντεταγμένες του αλιευτικού όταν αυτό βυθίστηκε. Όπως φαίνεται, στις 22:40 το ΛΣ-920 έφτασε στο σημείο. Από αυτή τη στιγμή το μοτίβο της δραστηριότητας του Adriana αλλάζει. Ενώ πριν είχε λίγο-πολύ χαθεί αλλάζοντας συνεχώς πορεία, εκείνη τη χρονική στιγμή φαίνεται να κινείται μαζί με το πλοίο του ΛΣ με ευθεία κατεύθυνση προς τα δυτικά, δηλαδή την Ιταλία. Στη 1:40, ο κινητήρας σταματάει να λειτουργεί.

Περιέργως, μετά από την ξαφνική βλάβη του κινητήρα, το Adriana συνέχισε να κινείται μερικές εκατοντάδες μέτρα ανατολικά. Μια τέτοια κίνηση και πορεία δεν μπορεί να αποδοθεί στον άνεμο ή τα θαλάσσια ρεύματα. Μια λογική ερμηνεία θα μπορούσε να είναι ότι αυτή ήταν και η απόσταση που ρυμουλκήθηκε το σκάφος από το ΕΛΣ πριν αυτό βυθιστεί. Κάτι τέτοιο θα ταίριαζε επίσης με τις μαρτυρίες των επιζώντων, που αναφέρουν είτε πως είχαν δει το μπλε σκοινί είτε πως ένωσαν μια «απότομη κίνηση προς τα εμπρός» λίγο πριν το σκάφος αρχίσει να γέρνει και εν τέλει βυθιστεί.²³



Σχέδιο του Adriana και των άλλων σκαφών τις τελευταίες ώρες πριν τη βύθησή του (Strg_F, μεταφρασμένο στα αγγλικά)

Αυτή δε θα ήταν η πρώτη φορά που το ΕΛΣ θα βύθιζε ένα σκάφος ρυμουλκώντας το. Τον Ιανουάριο του 2014, ένα μικρό αλιευτικό σκάφος που μετέφερε 27 άτομα ανατράπηκε και βυθίστηκε ανοιχτά του νησιού Φαρμακονήσι στο Αιγαίο «κατά τη διάρκεια ρυμούλκησης του ΕΛΣ». ²⁴ Έντεκα άνθρωποι έχασαν τις ζωές τους. Μετά από αυτό το θανατηφόρο ναυάγιο, η Ελλάδα καταδικάστηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΕΔΔΑ), όχι μόνο εξαιτίας της αποτυχίας του Ελληνικού Λιμενικού Σώματος να προστατεύσει την ανθρώπινη ζωή αλλά επιπλέον γιατί διαπιστώθηκε πως κατασκέυασε πλαστές δηλώσεις επιζώντων, προκειμένου να απαλλάξει τις ελληνικές αρχές από κάθε ευθύνη. ²⁵



Αναποδογυρισμένη βάρκα από το ναυάγιο στο Φαρμακονήσι (Καθημερινή)

Τον Ιούλιο του 2022, λιγότερο από ένα χρόνο πριν από το ναυάγιο της Πύλου, το ΕΔΔΑ διαπίστωσε πως η Ελλάδα είχε παραβιάσει αρκετά άρθρα της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΕΣΔΑ). Σε σχέση με το Δικαίωμα στη Ζωή (άρθρο 2 ΕΣΔΑ), το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αρχικά διαπίστωσε ότι οι ελληνικές αρχές δεν είχαν ερευνήσει σωστά το περιστατικό. Δεύτερον, παρόλο που το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο δεν προέβη σε διαπιστώσεις αναφορικά με «τις λεπτομέρειες της προσπάθειας διάσωσης» ούτε σχολίασε τους ισχυρισμούς των επιζώντων ότι το ΕΛΣ είχε προσπαθήσει να απωθήσει το αλιευτικό σκάφος προς τα πίσω, δηλαδή προς τις τουρκικές ακτές, το ΕΔΔΑ διαπίστωσε ομόφωνα ότι η Ελλάδα είχε παραβιάσει το Δικαίωμα στη Ζωή επειδή «οι αρχές δεν είχαν πράξει όλα όσα εύλογα αναμενόταν να πράξουν» προκειμένου να προστατεύσουν τις ανθρώπινες ζωές. ²⁶

Έχει φανεί ότι το Ελληνικό Λιμενικό έχει προσπαθήσει να ρυμουλκήσει και μεγαλύτερα σκάφη. Το Νοέμβριο του 2022, ένα αλιευτικό σκάφος με περίπου 500 επιβάτες κοντά στην Κρήτη ρυμουλκήθηκε σε τοπικό λιμάνι. Ευτυχώς για όσους επέβαιναν, εκείνη την φορά η ρυμούλκηση δεν κατέληξε σε ναυάγιο.²⁷

Ένα σκάφος σαν το Adriana, που μεταφέρει τόσους πολλούς ανθρώπους, δεν μπορεί να ρυμουλκηθεί χωρίς να θέσει τη ζωή των επιβατών σε σοβαρό κίνδυνο. Σε μια σοβαρή επιχείρηση διάσωσης, οι περισσότεροι – αν όχι όλοι – οι επιβάτες θα είχαν απομακρυνθεί από το ριψοκίνδυνο σκάφος και θα είχαν μεταφερθεί σε κάποιο διασωστικό πλοίο. Επιπλέον, σε μια τέτοια περίπτωση όλοι θα έπρεπε να ήταν εξοπλισμένοι με σωσίβια. Ένα σκάφος μπορεί να ρυμουλκηθεί με ασφάλεια μόνο εάν υπάρχει κατάλληλα εκπαιδευμένος πλοίαρχος και εάν υπάρχει συνεχής επικοινωνία μεταξύ των δύο σκαφών. Τίποτα από αυτά δε συνέβη στο ναυάγιο της Πύλου.

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης πρέπει να αποφεύγονται απότομες κινήσεις, όπως απότομες στροφές προς τα αριστερά ή προς τα δεξιά. Αυτές θα αποσταθεροποιούσαν ένα σκάφος σε τέτοιο βαθμό που θα μπορούσαν να το ανατρέψουν. Σύμφωνα όμως με τους επιζώντες, εκείνη την μέρα συνέβη ακριβώς αυτό.²⁸ Η ρυμούλκηση ενός σκάφους με τόσο υψηλό κέντρο βάρους (λόγω του πλήθους επιβατών στο πάνω κατάστρωμα) απαγορεύεται απολύτως από οποιοδήποτε πρωτόκολλο ασφάλειας.



Επιχείρηση διάσωσης από μια μη κρατική οργάνωση Έρευνας και Διάσωσης (VOA News)

Μη κρατικές οργανώσεις διάσωσης έχουν σώσει στο παρελθόν ανθρώπους από πλοία όπως το *Adriana* πολλές φορές, σταθεροποιώντας προσεκτικά το επιβαρυσμένο σκάφος και μεταφέροντας τους ανθρώπους με ασφάλεια στα διασωστικά τους πλοία. Αυτές οι παρεμβάσεις δεν είναι ποτέ εύκολες, όμως αυτό δεν αποκλείει πως μπορεί να γίνουν με ασφάλεια. Λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι το ΕΛΣ είναι καλά εκπαιδευμένο, η μόνη εξήγηση για τη συμπεριφορά τους θα ήταν πως οι αρμόδιες αρχές αποφάσισαν να κάνουν αυτό που κάνουν πάντα: να ρυμουλκήσουν ένα σκάφος με ανθρώπους εν κινήσει σε ξένα χωρικά ύδατα/σε άλλες ζώνες Έρευνας και Διάσωσης και να τους αφήσουν μεσοπέλαγα. Η κύρια μέθοδος «διαχείρισης της μετανάστευσης» των ελληνικών αρχών είναι ακριβώς οι επαναπροωθήσεις. Στην περίπτωση του ναυαγίου της 14^{ης} Ιουνίου, αν και δεν πρόκειται για επαναπροώθηση με τη στενή έννοια, το ΕΛΣ ωστόσο θα τους έσερνε σε άλλη ζώνη Έρευνας και Διάσωσης και έτσι θα «ξεφορτωνόταν το πρόβλημα». Για να είμαστε και πιο σαφείς, τις ημέρες μετά το ναυάγιο της Πύλου, μεταξύ 15 και 20 Ιουνίου, η Ελληνική Ακτοφυλακή πραγματοποίησε τουλάχιστον 14 επαναπροωθήσεις, οι οποίες αφορούσαν 283 άτομα.²⁹



Επαναπροώθηση που έγινε από το Λιμενικό Σώμα μόλις 4 μέρες μετά το μακελειό της Πύλου

Οι ακτιβιστές και ακτιβίστριες του Alarm Phone ήταν σε επαφή με το σκάφος σε κίνδυνο κατά τη διάρκεια της ημέρας εκείνης. Αναφέρουν ότι τα τελευταία λόγια που αντάλλαξαν με τους επιβαίνοντες του Adriana ήταν: «Φίλε μου, το πλοίο που μας έστειλες...».³⁰ Λίγο αργότερα, εκατοντάδες άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Μπορούμε μόνο να μαντέψουμε ποιες μπορεί να ήταν οι επόμενες λέξεις. Πιθανότατα «Το πλοίο που μας στείλατε μας απωθεί στην Ιταλία». Προφανώς, το Alarm Phone δεν έστειλε πλοίο. Αυτό δεν είναι στη δικαιοδοσία τους. Αξίζει όμως να υπενθυμίσουμε ότι τα τελευταία χρόνια η Έρευνα και Διάσωση από μη κρατικές οργανώσεις έχει καταστεί αδύνατη στην Ελλάδα. Και μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι εάν αυτές οι οργανώσεις Έρευνας και Διάσωσης μπορούσαν να δράσουν, πιθανόν αυτοί οι θάνατοι να είχαν αποτραπεί.



«Κάναμε ό,τι μπορούσαμε για να τους σώσουμε».

Επιζώντες του Adriana αναφέρουν ότι ακόμη και μετά τη βύθιση του σκάφους, με εκατοντάδες από τους επιβαίνοντες να βρίσκονται στη θάλασσα, το ΕΛΣ δεν επενέβη για αριετή ώρα. Ακόμη και μετά τη βύθιση του πλοίου, ο συντονισμός διάσωσης υπό την ηγεσία του ΕΛΣ με άλλα σκάφη που παρευρίσκονταν στο περιστατικό ήταν εντελώς ανεπαρκής.

Στις 2:12 π.μ., το ΕΛΣ ανήγγειλε σήμα κινδύνου: «Πλοίο βυθίζεται. Μεγάλος αριθμός ανθρώπων. Τα πλοία που βρίσκονται στην περιοχή καλούνται να προχωρήσουν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης». Φαίνεται ότι το ΛΣ-920 δεν έκανε κάτι παραπάνω από αυτό. Στην πραγματικότητα, ένα δεξαμενόπλοιο, το Rekon, ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα για επιχείρηση έρευνας και διάσωσης και βρέθηκε στο σημείο περίπου μία ώρα μετά την κλήση κινδύνου. Στην κατάθεση του πλοίαρχου του, μία ώρα μετά την κλήση κινδύνου, δεν αναφέρεται καν η παρουσία του ΕΛΣ. Ο πλοίαρχος περιέγραψε τη σκηνή με την οποία ήρθε αντιμέτωπος: 3 άλλα ιδιωτικά σκάφη βρίσκονταν ήδη στην τοποθεσία, αναζητώντας επιζώντες, ενώ ο συντονισμός φαίνεται να γινόταν από αλλού. Το ΕΛΣ έφτασε περίπου μία ώρα μετά το πλοίο Rekon, οπότε και ανέλαβε την «επί τόπου διοίκηση», την οποία έπρεπε να είχε αναλάβει εξαρχής.



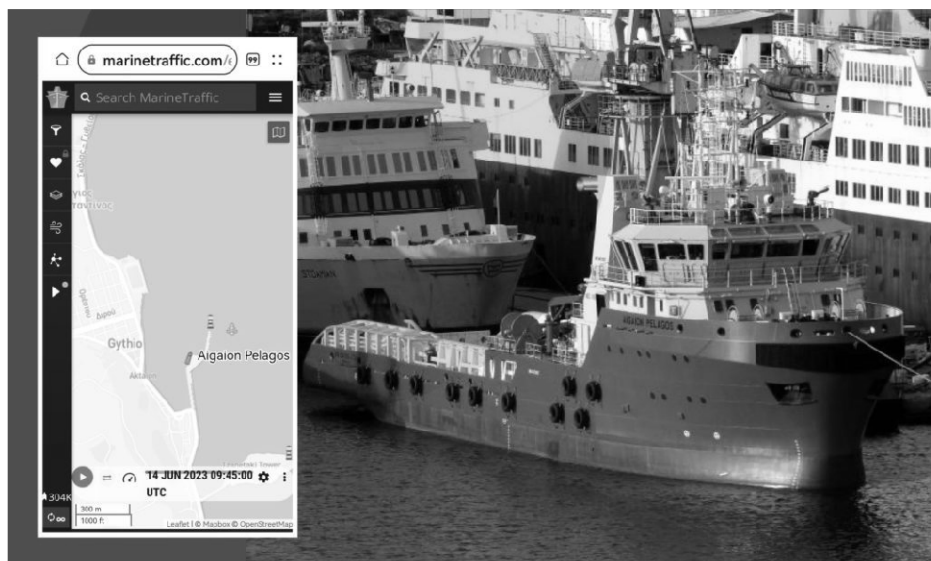
Επιζώντες στο Mayan Queen IV (BOAT International)

Το Mayan Queen IV, ένα πολυτελές σκάφος τύπου yacht, που ανήκει σε μια πολυεκατομμυριούχο οικογένεια του Μεξικού, ανέφερε ότι έβγαλε ζωντανούς από τη θάλασσα εκατό περίπου επιζώντες. Αργότερα, ένα άλλο τουρκικό φορτηγό πλοίο ανέσυρε έναν ακόμη επιζώντα σε κρίσιμη κατάσταση. Ο πλοίαρχος του τουρκικού Φ/Π ζήτησε ιατρική βοήθεια, με την υποστήριξη του πλοίαρχου του Rekon. Το ΕΛΣ ενημέρωσε ότι θα ερχόταν ένα ελικόπτερο, το οποίο όμως άργησε πάρα πολύ. Ο πλοίαρχος Μπεκτάσogλου του Rekon ανακαλεί:

«Δεν άντεξα, πρότεινα [στο τουρκικό φορτηγό πλοίο] να ζητήσει βοήθεια από το κρουαζιερόπλοιο, αλλά του δόθηκε εντολή να περιμένει. Ζητούσε συνέχεια ιατρική βοήθεια για περισσότερο από μία ώρα και του συνέστησα ξανά να πλησιάσει το κρουαζιερόπλοιο για βοήθεια. Δεν με άκουσαν, ούτε στα τουρκικά ούτε στα αγγλικά.»³¹

Τελικά το ελικόπτερο εμφανίστηκε τα ξημερώματα, κάποιοι διασωθέντες, καθώς και οι αποθανόντες, μεταφέρθηκαν στο ελληνικό πλοίο.³² Ένα μεγαλύτερο φορτηγό πλοίο, το YASA Canary, έφτασε μόλις τα ξημερώματα, όταν πλέον ήταν πολύ αργά.

Το Λιμενικό Σώμα απέτυχε να συντονίσει αυτή τη διάσωση σε πολλαπλά επίπεδα. Πρέπει να αναφέρουμε ξανά ότι αυτές τις κρίσιμες ώρες, το “Αιγαίον Πέλαγος”, ένα από τα πιο σύγχρονα σωστικά πλοία της Ευρώπης, βρισκόταν ακινητοποιημένο όχι πολύ μακριά από το σημείο, στο λιμάνι του Γυθείου.³³



“Αιγαίον Πέλαγος” (Marine Traffic)

Σαφώς, τη στιγμή που πλέον είχε βυθιστεί το Adriana, θα ήταν πολύ αργά να ενεργοποιηθεί το “Αιγαίον Πέλαγος”, θα έπρεπε όμως να είχε αξιοποιηθεί από τις ελληνικές αρχές απευθείας, από τις πρώτες αναφορές για ένα σκάφος σε κίνδυνο, προκειμένου να διεξαχθεί επιχείρηση διάσωσης εκείνη τη στιγμή. Επιπλέον, το πλήρωμα του ΛΣ-920 όφειλε να ήταν πολύ πιο γρήγορο και αποτελεσματικό. Έπρεπε να βρισκόταν στο σημείο από την αρχή του περιστατικού και να είχε συντονίσει τη διάσωση από τη στιγμή που βυθίστηκε το Adriana. Θα έπρεπε να είχαν οργανώσει μικρά διασωστικά σκάφη αμέσως για να παρέχουν εξοπλισμό διάσωσης και να βγάλουν τους ανθρώπους από το νερό ζωντανούς. Αντίθετα, φαίνεται ότι έφτασαν στις 02:55, σχεδόν μια ώρα μετά τη βύθιση του Adriana, αφήνοντας το πλήρωμα του Mayan Queen να ανακτήσει τους περισσότερους από τους επιζώντες. Εν τω μεταξύ, ο πλοίαρχος του Rekon αναφέρει ότι δε βρήκε κανένα εξοπλισμό διάσωσης, εκτός από ένα κλειστό κιβώτιο με σωσίβιας λέμβους. Καμία σωσίβια λέμβος, κανένας πλωτός εξοπλισμός, κανένα σωσίβιο γιλέκο.



Εξοπλισμός θαλάσσιας διάσωσης ανθρώπων που θα περίμενε κανείς να βρει στο σημείο της επιχείρησης (Κρατικές οδηγίες που αφορούν διασώσεις στη θάλασσα. Φυλλάδιο για την κοινωνία των πολιτών 2020)

Αυτά τα γεγονότα μας αφήνουν μερικά αναπάντητα ερωτήματα. Πού πήγε το ΕΛΣ μετά τη βύθιση του Adriana; Τι συνέβη τις στιγμές εκείνες πριν φτάσουν τα ιδιωτικά σκάφη; Προσπάθησε καθόλου το ΕΛΣ να τους σώσει;

Η συγκάλυψη

Είναι ξεκάθαρο ότι το Ελληνικό Λιμενικό χειραγώγησε τους μάρτυρες και παραποίησε τις μαρτυρίες τους, είτε χρησιμοποιώντας εξαναγκασμό είτε καταφέρνοντας να ξεφορτωθεί μάρτυρες είτε φιμώνοντάς τους. Ο σκοπός τους ήταν να συγκάλυψουν κάθε στοιχείο που τους ενέπλεκε στη βύθιση του πλοίου, πόσω μάλλον το γεγονός ότι ήταν υπεύθυνοι για αυτό.

Η ομάδα Lighthouse Reports (LR), σε συνεργασία και με άλλους δημοσιογράφους, πήρε συνεντεύξεις από 17 επιζώντες του ναυαγίου. Όπως έχουμε αναφέρει παραπάνω, 16 από τους 17 επιζώντες δήλωσαν ότι το Ελληνικό Λιμενικό έδωσε ένα σχοινί στο σιάφος και προσπάθησε να το ρυμουλκήσει λίγο πριν αυτό ανατραπεί.³⁴ Τουλάχιστον εννέα επιζώντες κατέθεσαν αρχικά στο Ελληνικό Λιμενικό και αργότερα ενώπιον των δικαστικών αρχών. Η ομάδα LR συνέκρινε τις απομαγνητοφωνήσεις αυτών των καταθέσεων.

Παραποίηση των καταθέσεων

Εξετάζοντας τα πρακτικά των καταθέσεων (που πήρε το ΛΣ), είναι εντυπωσιακό ότι τέσσερις από τις καταθέσεις περιγράφουν όλο το περιστατικό με πανομοιότυπη διατύπωση. Οι απομαγνητοφωνήσεις περιγράφουν ότι το σιάφος ανατράπηκε επειδή ήταν παλιό και ότι «δεν υπήρχαν σωσίβια».³⁵ Η εκπληκτική πανομοιότυπη διατύπωση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από προχειρότητα στη διερμηνεία, δεδομένου ότι ενεπλάκησαν τρεις διαφορετικοί διερμηνείς. Αντιθέτως, αποτελεί απόδειξη ότι το Ελληνικό Λιμενικό τροποποίησε τις καταθέσεις, γράφοντας αυτό που ήθελε να ακούσει, περιλαμβάνοντας σε όλες την ίδια συγκεκριμένη παράγραφο διατυπωμένη με τον ίδιο τρόπο. Από ό,τι φαίνεται κανείς δεν είχε τη διαθεσιμότητα να ελέγξει ξανά αν οι πλαστογραφίες τους ήταν πειστικές, αλλά τι θα μπορούσαμε να περιμένουμε; Ο χρόνος τους είναι πολύτιμος, αφού είναι τόσο απασχολημένοι να επαναπροωθούν ανθρώπους συνεχώς.

Από τους 9 επιζώντες, οι 6 δήλωσαν ενώπιον του δικαστηρίου ότι το σιάφος ανατράπηκε εξαιτίας της προσπάθειας του Ελληνικού Λιμενικού να το ρυμουλκήσει. Στις συνεντεύξεις που έδωσαν στην ομάδα Lighthouse Reports, 2 επιζώντες αναφέρουν ότι το Ελληνικό Λιμενικό αλλοίωσε τις καταθέσεις που έδωσαν.

Σύμφωνα με τον πρώτο επιζώντα:

*«Με ρωτούσαν τι συνέβη στο σκάφος και πώς βυθίστηκε. Τους είπα ότι το Ελληνικό Λιμενικό ήρθε και έδεσε ένα σχοινί πάω στο σκάφος μας (το Adriana) και μας ρυμούλκισε, και για αυτό το λόγο προκλήθηκε η ανατροπή του σκάφους. [...] Δεν το κατέγραψαν αυτό στην κατάθεση μου. Όταν παρουσίασαν το έγγραφο στο τέλος, δεν μπορούσα να βρω αυτό το σημείο».*³⁶

Ο άλλος επιζών επίσης ισχυρίζεται ότι είπε, στην αρχική ανάκριση, ότι το σκάφος ανατράπηκε εξαιτίας της ρυμούλκησης, αλλά τελικά υπέγραψε ένα έγγραφο που δεν περιελάμβανε αυτό το κομμάτι επειδή ήταν “τρομοκρατημένος”.

Η Εφημερίδα των Συντακτών επίσης αναφέρει ότι οι καταθέσεις των επιζώντων παραποιήθηκαν.³⁷ Αμέσως μετά το ναυάγιο, οι επιζώντες το περιγράφουν με τον ίδιο ακριβώς τρόπο:

*«Κάποια στιγμή μέσα στη νύχτα, το σκάφος του Λιμενικού ήρθε να βοηθήσει και ξαφνικά το σκάφος μας αναποδογύρισε και βρεθήκαμε στο νερό. Στη συνέχεια μας διέσωσαν με ένα φουσκωτό. Δύο ή τρία άλλα σκάφη ακολούθησαν αργότερα μέσα στη νύχτα και μας βοήθησαν. Τα ξημερώματα μας μετέφεραν σε ένα από αυτά και μας οδήγησαν στο λιμάνι όπου βρισκόμαστε τώρα. Επίσης μας έδωσαν και νερό».*³⁸

Μετά από τρεις ημέρες, οι ίδιοι επιζώντες περιέγραψαν τελείως διαφορετικά τα γεγονότα: αυτή τη φορά με τα δικά τους λόγια, με εύλογες αποκλίσεις μεταξύ τους, ανάλογα με τις εμπειρίες που είχε ο καθένας. Στις καινούριες τους καταθέσεις, οι επιζώντες αναφέρουν ξανά ότι το Ελληνικό Λιμενικό έδεσε ένα σχοινί στο σκάφος τους [σ.σ το Adriana], το ρυμούλκισε και αυτό οδήγησε στη βύθιση του υπερφορτωμένου σκάφους.³⁹

Δεν είναι η πρώτη φορά που το Ελληνικό Λιμενικό κατηγορείται για παραποίηση των καταθέσεων μαρτύρων για να καλύψει τις πράξεις του. Στην περίπτωση του ναυαγίου στο Φαρμακονήσι, 9 από τους 16 που έδωσαν κατάθεση τον Ιανουάριο του 2014 δήλωσαν ότι υπήρξε πρόβλημα με τη διερμηνεία κατά τη διεξαγωγή των καταθέσεων τους και ότι τα πρακτικά των καταθέσεων τους δεν αντανακλούσαν το πραγματικό τους περιεχόμενο. Πιο συγκεκριμένα, υποστήριξαν στο ΕΔΔΑ ότι ποτέ δε δήλωσαν ότι το σκάφος τους βυθίστηκε εξαιτίας της ξαφνικής μετακίνησης των επιβαινόντων.⁴⁰

Ο εξαναγκασμός σε σιωπή των μαρτύρων και η απόκρυψη των αποδεικτικών στοιχείων

Κατόπιν, το κράτος προσπάθησε να απομονώσει και να κάνει τους επιζώντες του ναυαγίου να σωπάσουν, επιχειρώντας να τους αποκλείσει από την τεράστια παρουσία των μέσων ενημέρωσης. Οι επιζώντες φυλάσσονταν στο λιμάνι της Καλαμάτας σε συνθήκες φυλάκισης, περικυκλωμένοι από την Ελληνική Αστυνομία και την ΟΠΚΕ (Ομάδα Πρόληψης και Καταστολής Εργιλήματος), που τους απέτρεπαν από το να έχουν οποιαδήποτε επικοινωνία με τους δημοσιογράφους. Αυτή η απαγόρευση συνεχίστηκε και στο καμπ της Μαλακάσας, στο οποίο μεταφέρθηκαν. Εκεί ανέφεραν ότι τα τηλέφωνα τους κατασχέθηκαν από την αστυνομία και αντικαταστάθηκαν με άλλες συσκευές. Οι άνθρωποι καταγγέλλουν ότι έχουν φωτογραφίες και βίντεο στα τηλέφωνα τους με τα οποία θα μπορούσε κάποιος να αναπαραστήσει ολόκληρο το ταξίδι, αποδεικτικά στοιχεία που καταδικάζουν τις ενέργειες του Ελληνικού Λιμενικού.⁴¹



Αποθήκη στην Καλαμάτα όπου το Λιμενικό Σώμα κρατούσε τους επιζώντες (South China Morning Post)

Επιπλέον, υπάρχουν στοιχεία που δείχνουν ότι το Ελληνικό Λιμενικό επιχειρήσε να επηρεάσει τους καπετάνιους από άλλα σκάφη, που συμμετείχαν στην επιχείρηση έρευνας και διάσωσης, σε σχέση με την ανταπόκριση τους ως προς τον Τύπο. Οι δημοσιογράφοι δήλωσαν ότι προσπάθησαν να πάρουν συνεντεύξεις από τους

καπετάνιους των άλλων πλοίων μετά τη βύθιση του σκάφους. Παρόλο που κανένας από αυτούς δε δήλωσε ότι είχε λάβει εντολή να μην μιλήσει στον Τύπο, οι περισσότεροι ήταν πολύ επιφυλακτικοί να απαντήσουν σε ερωτήσεις. Ο εκπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρείας που ανήκει το ελληνικό φορτηγό πλοίο Faithful Warrior δήλωσε στους δημοσιογράφους των New York Times ότι το Ελληνικό Λιμενικό τους είπε να μην σχολιάζουν και να προωθούν τα αιτήματα σε αυτούς.⁴²

Το Ελληνικό Λιμενικό φρόντισε ιδιαίτερα να “εξαφανίσει” τους μάρτυρες από τη σκηνή του εγκλήματος. Έδωσε διαταγή σε ένα πετρελαιοφόρο να απομακρυνθεί σε απόσταση 6 ναυτικών μιλίων από το σημείο, έτσι ώστε να μην υπάρχει καμία οπτική επαφή, και έπειτα να συνεχίσει το ταξίδι του.⁴³ Τελικά, ούτε και η FRONTEX, που είναι συνήθης συνεργός στο έγκλημα, δεν ήταν επιθυμητή στον τόπο του εγκλήματος. Σύμφωνα με την FRONTEX:

*«Δεδομένου ότι ένα μη επανδρωμένο drone της FRONTEX περιπολούσε στο Αιγαίο την ίδια μέρα, ο φορέας προσφέρθηκε να παρέχει επιπλέον βοήθεια πριν από την προγραμματισμένη του πτήση. Οι ελληνικές αρχές ζήτησαν να σταλεί το drone σε ένα άλλο περιστατικό έρευνας και διάσωσης νότια της Κρήτης, που 80 άτομα βρισκότουσαν σε κίνδυνο. Το drone αφού παρακολούθησε το περιστατικό που του ζητήθηκε, πέταξε προς την τελευταία γνωστή θέση του αλιευτικού σκάφους. Το drone έφτασε στο σημείο τέσσερις ώρες αργότερα, στις 04:05 UTC (7:05 EEST) τα ξημερώματα, όταν μια μεγάλης κλίμακας επιχείρηση έρευνας και διάσωσης από τις ελληνικές αρχές βρισκόταν ήδη σε εξέλιξη και δεν υπήρχε κανένα ίχνος του αλιευτικού σκάφους. Κανένα σκάφος ή αεροπλάνο της FRONTEX δε βρισκόταν στο σημείο την ώρα της τραγωδίας».*⁴⁴

Η FRONTEX δεν είχε ποτέ πρόβλημα να συνεργαστεί, να συγκαλύψει ή ακόμη και να αγνοήσει τα εγκλήματα που διαπράττει το Ελληνικό Λιμενικό. Αλλά τώρα αρχίζει να υπάρχει μια ανησυχία. Για να είμαστε ξεκάθαροι, αυτό δε γίνεται λόγω της απώλειας εκατοντάδων ανθρώπινων ζωών, αλλά επειδή αυτή τη φορά η απόπειρα συγκάλυψης γίνεται τόσο πρόχειρα που η ίδια η FRONTEX φοβάται τη ζημιά που θα έχει στη δική της υπόληψη, περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη ζημιά στη σχέση της με την Ελλάδα. Η FRONTEX πλέον αμφισβητεί την προηγούμενη επίσημη ανακοίνωση του Ελληνικού Λιμενικού και έχει κοινοποιήσει μια εσωτερική έκθεση σχετικά με το περιστατικό, που βασίζεται σε μαρτυρίες επιζώντων και αναφέρει ότι το Ελληνικό Λιμενικό ήταν υπεύθυνο για τους πνιγμούς των ανθρώπων.⁴⁵ Η FRONTEX εξετάζει ακόμη και την προσωρινή αναστολή των δραστηριοτήτων της στην Ελλάδα.⁴⁶

Εισπρατίες παραπληροφόρησης από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης

Το Ελληνικό Λιμενικό έστειλε τον εκπρόσωπο Νίκο Αλεξίου να κάνει ενημέρωση προς τα ΜΜΕ, ο οποίος χάθηκε ανάμεσα στις αντιφάσεις. Σε δηλώσεις που έκανε στο κεντρικό δελτίο ειδήσεων του ANTI, ο Αλεξίου διέψευσε το γεγονός ότι το Ελληνικό Λιμενικό έδωσε σχοινί στο σκάφος και είπε ότι δεν επιχειρήσαν ποτέ να ρυμουλκήσουν το Adriana.⁴⁷ Ωστόσο, την ίδια ώρα, αξιωματούχος του Λιμεναρχείου δήλωσε στην εφημερίδα «Καθημερινή» ότι το Ελληνικό Λιμενικό όντως έδωσε ένα σχοινί στο Adriana.⁴⁸

Έπειτα, ο Αλεξίου, απαντώντας σε ερωτήματα του δελτίου ειδήσεων της ΕΡΤ σχετικά με την έλλειψη οπτικοακουστικού υλικού από το σκάφος ΛΣ - 920, ισχυρίστηκε ότι δεν υπάρχει υλικό, καθώς για να συμβεί κάτι τέτοιο θα έπρεπε οι λιμενικοί να βγουν έξω στο κατάστρωμα και να τραβήξουν βίντεο με τα κινητά τους τηλέφωνα!⁴⁹ Ωστόσο, το σκάφος ΛΣ - 920, μοντέλου Cantiere Navale Vittoria P355 που κατασκευάστηκε το 2021, αξίας 13,9 εκατομμυρίων (χορηματοδοτήθηκε κατά 90% από την ΕΕ), είναι εξοπλισμένο με δύο σύγχρονους ηλεκτρο-οπτικούς αισθητήρες (δηλαδή κάμερες), οι οποίοι μπορούν να καλύψουν ακτίνα μεγαλύτερη των 10 χιλιομέτρων.⁵⁰ Ο εξοπλισμός αυτός είναι που επέτρεψε στο πλήρωμα του ΛΣ - 920 να δει ότι το Adriana ήταν υπερπλήρες με εκατοντάδες ανθρώπους πριν βυθιστεί.



Εξοπλισμός επιτήρησης στη γέφυρα του ΛΣ-920 (justice4pylos.org)

Το γεγονός επιβεβαιώνεται από ένα βίντεο, το οποίο εξασφάλισε ο δημοσιογράφος Βασίλης Λαμπρόπουλος και δημοσιεύθηκε στο MEGA, τραβηγμένο από το σκάφος ΛΣ - 920 του Ελληνικού Λιμενικού, που δείχνει ότι το σκάφος Adriana ταλαντεύεται επικίνδυνα.⁵¹ Πρέπει να επισημανθεί ότι ο Λαμπρόπουλος είναι γνωστός σαν κάποιος που δέχεται συστηματικά πληροφορίες που “διαρρέουν” από επίσημες πηγές. Θα μπορούσαμε να αναρωτηθούμε πώς και γιατί έλαβε αυτό το βίντεο και τίνος συμφέροντα μπορεί να εξυπηρετεί.

Αν και στο βίντεο δε φαίνεται η χρονική σειρά, μπορούμε να συμπεράνουμε από τα διαδραματιζόμενα γεγονότα στο βίντεο και τα σχετικά δεδομένα από την εφαρμογή Marine Traffic ότι πρέπει να τραβήχτηκε γύρω στις 19:00 το απόγευμα. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι οι κάμερες του ΛΣ - 920 ήταν ενεργοποιημένες σε αυτό το χρονικό διάστημα, και, αν δεν έχει καταγραφεί η βύθιση του Adriana, σημαίνει ότι κάποιος απενεργοποίησε τις κάμερες. Γιατί να απενεργοποιήσει κάποιος τις κάμερες κατά τη διάρκεια μιας επιχείρησης διάσωσης, αν δεν υπάρχει κάτι που θέλει να κρύψει;

Καθεστώς απορρήτου

Όπως φαίνεται, καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια για να παραμείνουν απόρρητες οι πληροφορίες σχετικά με το ναυάγιο και την έρευνά του. Ο Ισίδωρος Ντογιάκος, εισαγγελέας του Αρείου Πάγου, ζήτησε να είναι άκρως απόρρητη η έρευνα. Ο Ντογιάκος, ο οποίος επανειλημμένα έχει επικριθεί από οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών και κόμματα της αντιπολίτευσης του ελληνικού κοινοβουλίου για τις στενές σχέσεις που έχει με το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας, απέστειλε εγκύκλιο με την οποία υπέδειξε στον επικεφαλής της Εισαγγελίας Εφετών Καλαμάτας, τον επικεφαλής της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Καλαμάτας και τον Λιμενάρχη του Λιμεναρχείου Καλαμάτας να διεξάγουν την έρευνα σε καθεστώς απόλυτης μυστικότητας. Αυτή η κίνηση ερμηνεύθηκε από πολλούς ως απειλή, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οποιοδήποτε κρίσιμο αποδεικτικό στοιχείο που εμπλέκει το Ελληνικό Λιμενικό στο ναυάγιο δε θα διαρρεύσει στον Τύπο.⁵² Αίσθηση προκάλεσε πάντως το γεγονός ότι ήταν μία από τις τελευταίες του ενέργειες στη θέση του ως Εισαγγελέας, καθώς λίγες ημέρες αργότερα συνταξιοδοτήθηκε.

Η αντιμετώπιση των οικογενειών των αγνοούμενων και των νεκρών

Όσοι/ες εξαναγκάζονται να διασχίσουν την Ευρώπη μέσω των πιο επικίνδυνων διαδρομών υπάρχουν πολλοί τρόποι να πεθάνουν ή να εξαφανιστούν: ναιάγια, επαναπρωθήσεις, να πέσουν στη θάλασσα σε κακές καιρικές συνθήκες και φουρτούνα ή επειδή οι βάρκες είναι υπερφορτωμένες. Και στη συνέχεια, υπάρχουν πολλοί τρόποι να πεθάνουν στα camp και τα νοσοκομεία της Ευρώπης εξαιτίας της ιατρικής παραμέλησης και των φρικτών συνθηκών διαβίωσης.

Κάθε φορά που οι οικογένειες και οι φίλοι των αγνοούμενων προσπαθούν να αναζητήσουν πληροφορίες, να επιβεβαιώσουν ένα θάνατο ή να έχουν πρόσβαση στη σορό, αντιμετωπίζουν γραφειοκρατικά κωλύματα και ρατσιστικές συμπεριφορές. Αντιμετωπίζονται ως κατώτεροι, σαν να μετράει λιγότερο η απώλειά τους, σαν να ήρθαν να προκαλέσουν προβλήματα ή απλά για να δημιουργήσουν περισσότερη ταλαιπωρία.

Όταν πρόκειται για “φυσικό θάνατο”, δηλαδή θάνατο που συμβαίνει μέσα σε καμπ ή νοσοκομείο, τότε το πτώμα δε χρειάζεται να ταυτοποιηθεί και να παραμείνει στην δικαιοδοσία του ιατροδικαστή. Παρόλ' αυτά, χρειάζεται τεράστια προσπάθεια για να μπορέσουν οι συγγενείς να κάνουν οτιδήποτε που μοιάζει με αξιοπρεπή κηδεία. Ωστόσο, όταν πρόκειται για πτώματα που ξεβράζονται στην ακτή, είτε μετά από ναυάγιο είτε ακόμη και αν δεν υπάρχει καμία σχέση με κάποιο γνωστό περιστατικό, η οδύσσεια, που περνάνε οι συγγενείς για να ταυτοποιήσουν, να αποδείξουν τη σχέση τους και να μπορέσουν να θάψουν το αγαπημένο τους πρόσωπο, είναι ακόμη πιο δύσκολη.

Οι περισσότεροι από τους αρμόδιους φορείς – το Ελληνικό Λιμενικό, το Δημόσιο Νοσοκομείο και ο Δήμος – για να το θέσουμε επιεικώς, είναι τελείως απαθείς απέναντι στις οικογένειες των ανθρώπων. Καταρχάς, το Ελληνικό Λιμενικό, θα πρέπει να καταχωρήσει το άτομο ως αγνοούμενο. Σε πολλές περιπτώσεις, το Ελληνικό Λιμενικό απλώς αρνείται να εξυπηρετήσει τις οικογένειες, ειτός και αν συνοδεύονται από δικηγόρο ή, τουλάχιστον, από κάποιον που μιλάει ελληνικά. Μόλις καταγραφεί το άτομο ως αγνοούμενο, οι οικογένειες πρέπει να πάνε στο νοσοκομείο για να αναγνωρίσουν το νεκρό. Αν επιθυμούν να παραλάβουν το πιστοποιητικό θανάτου ή να μεταφέρουν τη σορό, τότε πρέπει να πραγματοποιήσουν επίσημη ταυτοποίηση. Για να γίνει αυτό, θεωρείται επαρκής μόνο η ταυτοποίηση του DNA. Τα δείγματα πρέπει να σταλούν για την ταυτοποίηση σε εργαστήριο στην Αθήνα, το οποίο μπορεί να κάνει μέχρι και 20 μέρες, ανάλογα με το φόρτο εργασίας. Σε μερικές περιπτώσεις, οι σοροί

μπορούν να διατηρηθούν τόσο χρόνο, σε άλλες όμως δεν μπορούν και η ταφή πρέπει να γίνει πριν την επίσημη ταυτοποίηση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το πρόσωπο θα θαφτεί σε ανώνυμο τάφο. Ακόμα και με την ταυτοποίηση του DNA (αν η οικογένεια και οι φίλοι θέλουν και μπορούν να περιμένουν τόσο πολύ) ο τάφος συνήθως δε διακρίνεται, εκτός και αν η οικογένεια αγοράσει μια ταφόπλακα ή βάλει ένα ξύλινο σήμα στο έδαφος.

Στη Λέσβο, οι οικογένειες και οι φίλοι, που θρηγούν, συνήθως σοκάρονται όταν βλέπουν για πρώτη φορά το “νεκροταφείο” στο Κάτω Τρίτος. Εκεί βρίσκεται ο τόπος ταφής των μουσουλμάνων μεταναστών από το 2015, από όταν το νεκροταφείο του Δήμου γέμισε. Αποτελεί και μέρος ταφής όσων θεωρείται ότι είναι μουσουλμάνοι, των αγνώστων που πεθαίνουν στο δρόμο τους προς την Ευρώπη. Ο χώρος είναι αρκετά μακριά από την πόλη και ουσιαστικά είναι ένα χωράφι με ελάχιστες υποδομές.⁵³ Εκεί πέρα, υπάρχουν εκατοντάδες τάφοι, μερικοί έχουν κάποιο σημάδι αλλά οι περισσότεροι όχι, και πολλοί από αυτούς είναι δύσκολο να εντοπιστούν ανάμεσα στην τεράστια βλάστηση που υπάρχει. Τα μέλη της κοινότητας του νεκρού είναι εκείνα που πρέπει να προετοιμάσουν το πτώμα και να σκάψουν τον τάφο.



Τάφος “αγνώστου” στο νεκροταφείο του Κάτω Τρίτου στη Λέσβο (CNN)

Δεν είναι ανάγκη τα πράγματα να συμβαίνουν με αυτόν τον τρόπο, αλλά είναι αυτό το οποίο επιθυμούν οι υπεύθυνοι για τους θανάτους αυτούς – η Κυβέρνηση, το Λιμενικό Σώμα, ο Διοικητής του Καμπ – να παραμείνουν οι θάνατοι των μεταναστών στις τελευταίες σελίδες των εφημερίδων, να ξεχαστούν το συντομότερο δυνατό. Οι αγνοούμενοι είναι ούτως ή άλλως ξεχασμένοι από τους ευρωπαίους πολίτες. Δεν αναφέρονται σχεδόν καθόλου, ούτε καν ως αριθμοί. Για τους φίλους και τις οικογένειές τους δεν υπάρχει τέλος. Συνήθως, κανείς δεν τους δίνει ούτε μία εξήγηση, για να τους πει πως γίνεται να εξαφανίζονται πτώματα στη θάλασσα ή γιατί μπορεί να πάρει αρκετό χρόνο [από τη στιγμή του συμβάντος] μέχρι να ανασυρθούν τα πτώματα. Αυτό που μένει είναι ένα κενό στις ζωές και τις κοινότητες αυτών των ανθρώπων.

Ακούσαμε ακριβώς τα ίδια από τις οικογένειες που αναζητούσαν τους αγαπημένους τους μετά το μακελειό της Πύλου. Ένας συγγενής περιγράφει:

«Οι ελληνικές αρχές θα έπρεπε να είχαν δώσει πρόσβαση στους συγγενείς για να μπορέσουν να αναγνωρίσουν τα αγαπημένα τους πρόσωπα. Αλλά αντ' αυτού οι Αρχές προτίμησαν να επιμείνουν στις τυπικές διαδικασίες και όχι στην ανθρωπιά. Κρατάνε τα πτώματα εδώ και πέντε ημέρες και ζητούν ταυτοποίηση DNA.

Πρώτον, η διαδικασία ταυτοποίησης μέσω DNA είναι πολύ χρονοβόρα και, δεύτερον, στις χώρες καταγωγής [των αγνοούμενων] υπάρχουν περιορισμένα εργαστήρια για τη λήψη δείγματος DNA με τον προβλεπόμενο τρόπο. Για παράδειγμα, στο Πακιστάν, δύο εργαστήρια σε όλη τη χώρα είναι αυτά που έχουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης των απαιτούμενων εξετάσεων DNA. Αυτή η συνθήκη είναι που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι ήδη ταλαιπωρημένες οικογένειες που υποφέρουν, την οποία πρέπει να συντονίσει ο Ερυθρός Σταυρός».

Η ομάδα Alarm Phone, που επίσης προσπαθεί να στηρίξει τις οικογένειες [των αγνοούμενων] αναφέρει: «Οι άνθρωποι που βίωσαν μια μεγάλη απώλεια εγκαταλείπονται, για άλλη μια φορά, μόνοι τους από τους κρατικούς φορείς στην αναζήτηση των αγνοούμενων. Επιπλέον, ούτε στο πεδίο υπάρχει υποστήριξη για τους συγγενείς που ταξιδεύουν στην Ελλάδα για να αναγνωρίσουν τις σορούς.»⁵⁴

Τα βάσανα δεν τελειώνουν με την εξαφάνιση ή τον θάνατο. Επεκτείνονται στους οικείους τους και σε ολόκληρη την κοινότητά τους. Οι άνθρωποι αυτοί απανθρωποποιούνται τελείως ακόμη και στον ίδιο τους το θάνατο ή στο πένθος. Γίνονται αόρατοι και ουσιαστικά ξεχνιούνται.

Όσοι χρησιμοποιούνται σαν αποδιοπομπαίοι τράγοι

Μόλις μια μέρα μετά το ναυάγιο, εννιά Αιγύπτιοι συνελήφθησαν και τους απαγγέλθηκαν οι ακόλουθες κατηγορίες: διευκόλυνση παράνομης εισόδου, πρόκληση ναυαγίου, σύσταση εγκληματικής οργάνωσης, παράνομη είσοδος, ανθρωποκτονία εξ αμελείας και έκθεση σε κίνδυνο της ζωής των επιβατών.

Ο βαθμός εμπλοκής των κατηγορουμένων είναι τουλάχιστον αμφιλεγόμενος. Οι κατηγορίες βασίστηκαν σε ορισμένες μαρτυρίες που υποστήριζαν ότι μεταξύ των 9 συλληφθέντων ανδρών, κάποιοι μοίραζαν τρόφιμα και νερό τις πρώτες ημέρες του ταξιδιού ή έδειχναν ότι είχαν καθορισμένους ρόλους στη διαχείριση του σκάφους. Από την άλλη, την ίδια στιγμή, άλλοι επιβάτες λένε το αντίθετο, ότι κανένας από τους συλληφθέντες δεν εμπλεκόταν καθόλου στις διαδικασίες του πλοίου.⁵⁵ Ενώ ορισμένοι επιζώντες αναφέρουν ότι οι 9 Αιγύπτιοι άνδρες κακομεταχειρίζονταν τους επιβάτες, άλλοι λένε ότι κάποιοι από αυτούς προσπάθησαν να βοηθήσουν. Οι Αρχές ισχυρίστηκαν στην αρχή ότι ο ένας από τους εννιά ομολόγησε ότι ήταν διακινητής, αλλά άλλες πηγές αναφέρουν ότι αρνήθηκαν την ενοχή τους. Ακτιβίστριες και ακτιβιστές που ήρθαν σε επαφή με τους επιζώντες υποστηρίζουν ότι, μεταξύ των 9, κάποιοι δεν είχαν καμία εμπλοκή, ενώ τα ελληνικά δεξιά μέσα ενημέρωσης δε δίστασαν να τους παρουσιάσουν ως αυτούς που προκάλεσαν την καταστροφή.⁵⁶

Και πάλι, οι συνεντεύξεις των επιζώντων με την ομάδα Lighthouse Reports καταδεικνύουν παρεμβάσεις που έγιναν από το Ελληνικό Λιμενικό. Ένας επιζών που έδωσε συνέντευξη «συμπλήρωσε ότι το Λιμενικό Σώμα τον πίεσε να υποδείξει συγκεκριμένα άτομα ως διακινητές που ήταν υπεύθυνοι για την επιχείρηση. Ο ισχυρισμός αυτός στηρίζεται και από την δική μας ανάλυση των εγγράφων: δύο απαντήσεις στις ερωτήσεις που έθεσε το Ελληνικό Λιμενικό σχετικά με τους διακινητές περιέχουν ταυτόσημες απαντήσεις». Δύο διασωθέντες δήλωσαν στο BBC ότι το Ελληνικό Λιμενικό είχε δώσει εντολή προς όλους να πουν ότι οι 9 Αιγύπτιοι ήταν οι υπεύθυνοι για τη μεταφορά τους, με έναν από αυτούς [τους διασωθέντες] να επισημαίνει ότι «φυλακίστηκαν και κατηγορήθηκαν άδικα από τις ελληνικές αρχές σε μία απόπειρα να καλύψουν το έγκλημα τους».⁵⁸

Οι δημοσιογράφοι μίλησαν επίσης με τον Farzin Khavard, που εκτελούσε χρέη διερμηνέα για το Λιμενικό στην Καλαμάτα, κατά τη διεξαγωγή μια άλλης υπόθεσης “διακίνησης”. Οι κατηγορούμενοι είχαν καταθέσει ότι ήταν απλοί επιβάτες, όπως και όλοι οι υπόλοιποι στο σκάφος, ότι δεν είχαν καν ξαναδει τη θάλασσα στο παρελθόν και ότι οδηγούσαν διαδοχικά το σκάφος, όπως και όλοι οι υπόλοιποι

άνδρες που βρίσκονταν σε αυτή. Οι υπόλοιποι επιβάτες επιβεβαίωσαν τις δηλώσεις τους. Ο Khavand μετέφρασε με ακρίβεια τις αναφορές τους στο Λιμενικό, αλλά, όταν είδε τα απομαγνητοφωνημένα κείμενα, συνειδητοποίησε ότι οι μαρτυρίες είχαν αλλάξει. Πιστεύει ότι τροποποίησαν τις αφηγήσεις τους μετά από πίεση των ελληνικών αρχών, λέγοντας ότι οι Ιρανοί κατηγορούμενοι του είπαν ότι μερικοί από τους Αφγανούς συνταξιδιώτες τους δέχτηκαν πιέσεις και ότι το Λιμενικό τους είπε να κατονομάσουν τους Ιρανούς σαν διακινητές προκειμένου να αποφύγουν «δυσάρεστη μεταχείριση», την απειλή της φυλακής και, τελικά, «να τους επιστρέψουν στους Ταλιμπάν». ⁵⁹ Σύμφωνα με παρατηρητές δικών, μεταξύ εκείνων «που είναι πιο πιθανό να συλληφθούν» σε τέτοιες περιπτώσεις είναι «όσοι είναι διαφορετικής εθνικότητας από την πλειονότητα των επιβαινόντων». ⁶⁰

Πρέπει να αναφερθεί το πόσο προβληματικό είναι ότι το Λιμενικό ανακρίνει τους επιζήσαντες και τους κατηγορούμενους, δεδομένου ότι οι λιμενικοί είναι ακριβώς εκείνοι που συστηματικά επιτίθενται σε ανθρώπους στη θάλασσα. Όμως είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό το ότι, στην περίπτωση της Πύλου, όταν τόσα πολλά στοιχεία δείχνουν ότι το Λιμενικό προκάλεσε το ναυάγιο, οι αξιωματικοί του διενεργούν την έρευνα. ⁶¹ Αυτό σημαίνει ότι αφήνεις την αλεπού να φυλάει το κοτέτσι!

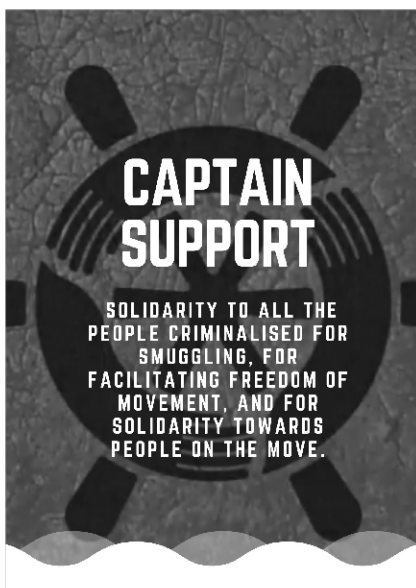
Δεν είναι ένα μεμονωμένο περιστατικό. Σχεδόν κάθε σκάφος που φτάνει στις ελληνικές ακτές έχει επάνω τουλάχιστον ένα πρόσωπο που συλλαμβάνεται για «διευκόλυνση παράνομης εισόδου». Στις περιπτώσεις εκείνες όπου συνέβη ναυάγιο και/ή πέθαναν άνθρωποι, η δίωξη «όσων τους διευκόλυναν» είναι σχεδόν εγγυημένη, δεδομένου ότι το Λ.Σ., το ελληνικό κράτος και η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να βρουν έναν αποδιοπομπαίο τράγο για να μετακυλήσουν την ευθύνη πάνω τους και να την απομακρύνουν από τους ίδιους.

Και τι σημαίνει πραγματικά «διευκόλυνση»; Κάποιος πρέπει να οδηγήσει ένα σκάφος. Θα μπορούσε να σημαίνει ότι κάποιος από τους επιβαίνοντες έχει κάποια γνώση πλοήγησης. Θα μπορούσε να σημαίνει ότι τυχαίνει κάποιος να κάθονται πιο κοντά στη μηχανή, ότι δείχνουν οι δυνατότεροι ή οι πιο γενναίοι. Θα μπορούσε να σημαίνει ότι ένα πρόσωπο πλήρωσε λιγότερα για το ταξίδι με αντάλλαγμα να οδηγήσει το σκάφος. Ή μπορεί να εξαναγκάστηκαν να το κάνουν με πολυάριθμους τρόπους. Ένα μεγαλύτερο σκάφος σαν το Adriana στην πραγματικότητα έχει ανάγκη ένα μικρό πλήρωμα να φροντίζει τη μηχανή και την πλοήγηση. Είναι απόλυτα λογικό ότι εκείνοι οι επιβάτες που έχουν τουλάχιστον κάποια εμπειρία θα αναλάμβαναν αυτές τις ευθύνες για την ασφάλεια τη δική τους και των συνεπιβατών τους. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία τους χαρακτηρίζει «διακινητές» σαν φόβητρο για να

εμποδίζει τους ανθρώπους να αναλαμβάνουν τέτοιους ρόλους. Αλλά όταν λάβουμε υπόψη ότι η μετανάστευση είναι ασταμάτητη, το πραγματικό ερώτημα είναι τι προκαλεί αυτό το είδος πολιτικής, εκτός από περισσότερο χάος μέσα σε ήδη μη αξιόπλοα πλεύμενα;

Η Ελλάδα έχει μια από τις πιο αυστηρές νομοθεσίες κατά της παράνομης διακίνησης ανθρώπων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 2000 συντάχτηκε η Σύμβαση των Ενωμένων Εθνών για την καταπολέμηση του διακρατικού οργανωμένου εγκλήματος, η οποία δημιούργησε δύο διαφορετικά πρωτόκολλα και διαχώρισε τις κατηγορίες της παράνομης διακίνησης ανθρώπων και την εμπορία ανθρώπων. Η παράνομη διακίνηση ανθρώπων συχνά ορίζεται ως «διευκόλυνση, μεταφορά, επιχειρούμενη μεταφορά ή παράνομη εισόδος ενός ή πολλών προσώπων που διαβαίνουν ένα διεθνές σύνορο», ενώ η εμπορία ανθρώπων είναι ένα σύνολο δραστηριοτήτων όπου άνθρωποι στρατολογούνται, κρύβονται, μεταφέρονται, αγοράζονται ή απαγάγονται με σκοπό την εκμετάλλευση, όπως τη σεξουαλική δουλεία ή την καταναγκαστική εργασία.⁶² Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 2002 καθιερώθηκε νέα νομοθεσία μέσω του «Πακέτου για τους Διακινητές».⁶³ Σηματοδότησε μια μετατόπιση στην ποινικοποίηση της διευκόλυνσης της διάβασης συνόρων. Ενώ από το 2000 στο «Πρωτόκολλο των Ενωμένων Εθνών κατά της παράνομης διακίνησης μεταναστών από ξηρά, θάλασσα και αέρα»⁶⁴ το έγκλημα ήταν η διευκόλυνση εισόδου μέσα σε εθνικά σύνορα με σκοπό χρηματικά ή υλικά

οφέλη, με το Πακέτο για τους Διακινητές η λέξη «παράνομη διακίνηση» δεν προσδιορίζεται καν και ούτε υπάρχουν σαφώς προσδιορισμένοι όροι όπως «χρηματικό όφελος» και «ανθρωπιστική βοήθεια». Αυτό οδηγεί σε μεγάλο εύρος κατηγοριών, που βασίζονται στο αδίκημα της «διευκόλυνσης παράνομης εισόδου», ενώ αφήνεται στα κράτη μέλη ν' αποφασίσουν πως θα ενταχθούν οι κυρώσεις μέσα στην εθνική νομοθεσία. Στην Ελλάδα η εθνική νομοθεσία στοχοποιεί όλους τους οδηγούς οχημάτων ή σκαφών - το χρηματικό όφελος δε θεωρείται ως προϋπόθεση ποινικής ευθύνης, αλλά απλά θεωρείται ως επιβαρυντική συνθήκη.⁶⁵



https://twitter.com/CaptainSupport_

Περισσότερο από 2000 άτομα έχουν ήδη κριθεί ένοχοι και τους έχουν αποδοθεί τεράστιες ποινές φυλάκισης που βασίζονται σε κατηγορίες «σχετιζόμενες με την παράνομη διακίνηση ανθρώπων». ⁶⁶ Εκείνοι που καταδικάστηκαν για «διευκόλυνση» ή οι κατηγορούμενοι που προφυλακίστηκαν είναι η δεύτερη μεγαλύτερη ομάδα κρατουμένων στις ελληνικές φυλακές αυτή τη στιγμή. Οι συλλήψεις είναι συχνά αυθαίρετες και οι δίκες συνήθως δεν πληρούν ούτε και τα πιο βασικά κριτήρια αμεροληψίας. Σύμφωνα με το Captain Support, ένα δίκτυο ακτιβιστ(ρι)ών που παρέχει νομική υποστήριξη σε κατηγορούμενους οδηγούς σκαφών, οι δίκες αυτές συνήθως διεξάγονται με ανεπαρκή ή χωρίς καμιά απολύτως μετάφραση. Οι κατηγορούμενοι έχουν κρατικά διορισμένους δικηγόρους που δεν έχουν συναντήσει τους πελάτες τους ή δεν έχουν κοιτάξει την υπόθεση μέχρι το πρωί της δίκης, η οποία διαρκεί κατά μέσο όρο 38 λεπτά, παρόλο που επιδικάζει ποινές φυλάκισης κατά μέσο όρο 44 ετών και πρόστιμα πάνω από 370.000 ευρώ. ⁶⁷

Η Lighthouse Reports μίλησε με τις οικογένειες των συλληφθέντων, τους επιζήσαντες αλλά και με ειδικούς σε δίκτυα παράνομης διακίνησης στη Λιβύη. Οι οικογένειες των 5 από τους 9 κατηγορούμενους Αιγύπτιους λένε ότι μέλος της οικογένειάς τους ήταν επίσης επιβάτης, πληρώνοντας χρήματα για να επιβιβαστεί στο Adriana, με 3 από τις 5 οικογένειες να μπορούν ακόμη και να δώσουν αποδεικτικά στοιχεία για την πληρωμή. Μετά από εκτεταμένες συνεντεύξεις, η Lighthouse Reports κατέληξε στο συμπέρασμα ότι κανείς από τους «βασικούς» διακινητές που εμπλέκονταν στην οργάνωση του ταξιδιού δεν ήταν στο πλοίο. ⁶⁸

Οπότε, ποιος ήταν πίσω από το ταξίδι; Επιζήσαντες, γνώστες και αναλυτές εξήγησαν ότι οργανώθηκε με ευρεία υποστήριξη από ισχυρούς ανθρώπους που παίρνουν εντολές από τον Χαλίφα Χαφτάρ (Khalifa Haftar), έναν γνωστό Λίβυο πολέμαρχο. ⁶⁹ Οι αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης γνωρίζουν το γεγονός ότι παραστρατιωτικές οργανώσεις στην ανατολική Λιβύη υπό τον έλεγχο του Χαφτάρ διεξάγουν παράνομες επιστροφές (pullbacks) και διακινήσεις ανθρώπων. Ωστόσο, και η Ιταλία και η Μάλτα επιχειρούν να κάνουν συμφωνίες με τον Χαφτάρ για να εμποδίσουν τη μετανάστευση με χρηματικά ανταλλάγματα. Φαίνεται ότι τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην προσπάθειά τους να σταματήσουν τη μετανάστευση, είναι διατεθειμένα να υποστηρίξουν έναν άνθρωπο που κρίθηκε υπόλογος από ομοσπονδιακό δικαστήριο των ΗΠΑ για διάπραξη εγκλημάτων πολέμου. ⁷⁰



Ο Στρατηγός και επικεφαλής του Εθνικού Στρατού της Λιβύης Χαλίφα Χαφτάρ συναντιέται με την ιταλίδα πρωθυπουργό Γ'ζόρτζια Μελόνι στη Ρώμη στις 4 Μαΐου 2023. (Libya Review).

Οι βρόμιες αυτές συμφωνίες προκαλούν μόνο πόνο, καθώς οι άνθρωποι που μετακινούνται φυλακίζονται όλο και περισσότερο, βασανίζονται, τους γυρνάνε πίσω, τους ληστεύουν και τους δολοφονούν. Σαφώς η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν νοιάζεται γι' αυτό, αλλά είναι επίσης σαφές ότι αυτές οι συμφωνίες δεν είναι αποτελεσματικές ούτε με τους δικούς τους όρους. Όπως βλέπουμε από το μακελειό της Πύλου, εκείνοι με τους οποίους η Ευρωπαϊκή Ένωση κάνει συμφωνίες για να σταματήσουν τη μετανάστευση είναι εκείνοι που αποδεικνύονται πρόθυμοι να τη διευκολύνουν. Και, κατά πάσα πιθανότητα, τα χρήματα που τους υποσχέθηκαν θα τροφοδοτήσουν περαιτέρω διαμάχες σε μια περιοχή τσακισμένη από την εμφύλια σύγκρουση, που συνεχίζεται με διακοπές από το 2011, και θα διευκολύνουν το ένα στρατόπεδο μεταξύ ανταγωνιστικών διοικήσεων, παραστρατιωτικών οργάνωσεων και εγκληματικών δικτύων.

Όταν τα κράτη υποκρίνονται ότι «μάχονται την παράνομη διακίνηση ανθρώπων», το μόνο που πραγματικά κάνουν είναι να μάχονται τη μετανάστευση και τους ίδιους τους μετανάστες. Και ας θυμηθούμε, αυτοί είναι οι ίδιοι άνθρωποι που σκοτώνουν μετανάστριες και μετανάστες υποχρεώνοντάς τους προς ακόμα πιο επικίνδυνες διαδρομές, αφήνοντάς τους να πεθαίνουν χωρίς βοήθεια, επαναπροωθώντας τους πίσω και εγκαταλείποντάς τους σε μη αξιόπλοα πλεούμενα. Ισχυρίζονται ότι ανησυχούν για τις ζωές των ανθρώπων που κινδυνεύουν από τους «κακούς διακινητές».⁷¹ Μας συγχωρείτε αν έχουμε κάποιες αμφιβολίες.

Ο ρόλος των μέσων ενημέρωσης

Ως συνήθως, τα ελληνικά μέσα προσχώρησαν πολύ γρήγορα στο αφήγημα ότι οι «κακοί διακινητές» προκάλεσαν αυτήν την «τραγωδία», ή, πιο ανελέητα ακόμη, οι ίδιοι οι άνθρωποι την επέφεραν στους εαυτούς τους μπαίνοντας σ' ένα τέτοιο καράβι. Βέβαια, δεν υπάρχει καμιά ανάλυση για το ποιοι (ευρωπαϊκοί) μηχανισμοί υποχρεώνουν τους ανθρώπους να κάνουν τόσο επικίνδυνες διαδρομές. Πολλοί υπερασπίστηκαν γρήγορα τα «αγόρια με τα μπλε», το ηρωικό Λιμενικό, με τον ηγέτη του ΣΥΡΙΖΑ, Αλέξη Τσίπρα, να δηλώνει ότι «δεν ήθελε να αποδώσει ευθύνες στους άνδρες και τις γυναίκες του Λιμενικού... Ήταν εκείνοι που έσωσαν ανθρώπους, που έκαναν υπεράνθρωπες προσπάθειες».⁷²

Τέσσερις μόνο μέρες μετά τη βύθιση του Adriana, ο πρωθυπουργός Μητσοτάκης βρήκε την ευκαιρία να υπερασπιστεί το Λιμενικό Σώμα και τη «σκληρή αλλά δίκαιη» συνοριακή του πολιτική. Επ' αυτού, το ΛΣ δέχτηκε ερωτήσεις, που του ασκούσαν κριτική, από τους δημοσιογράφους, την κοινωνία πολιτών, ακόμα και θεσμικούς παράγοντες. Απαντώντας σε αυτά, ο Μητσοτάκης δήλωσε:

*Όλοι συγκλονιστήκαμε ... από το τραγικό ναυάγιο το οποίο έλαβε χώρα ανοιχτά της Πύλου. Αλλά πιστεύω ότι και όλοι μας οργιστήκαμε από το γεγονός ότι το μόνο μέλημα κάποιων σήμερα φαίνεται να είναι να επιρρίπτουν ευθύνες στο Λιμενικό μας, αντί να αναδεικνύουν τον ρόλο των άθλιων διακινητών».*⁷³

Και επαναλαμβάνει ακόμη μια φορά για ποιο λόγο έγινε, τελικά, όλο αυτό και τι είναι αυτό που πρέπει να διατηρηθεί με κάθε κόστος: το να κρατηθούν μακριά οι μετανάστ(ρι)ες: «Τέσσερα χρόνια τώρα, ακολουθήσαμε μια αυστηρή αλλά δίκαιη πολιτική για το προσφυγικό. Σας είχα πει το 2019 ότι θα περιορίσω δραστικά τις μεταναστευτικές ροές που επηρεάζουν τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου κι αυτή τη δέσμευσή μας την κάναμε πράξη.» Και αν δεν ήταν αυτό κυνικό αριετιά, προσθέτει: «Αυτή η πολιτική, εκτός από τη διάσταση της εθνικής ασφάλειας, είναι και μια βαθιά ανθρωπιστική πολιτική ... Όσο λιγότερες βάρκες αυτή τη στιγμή πλέουν στο Αιγαίο και στη Μεσόγειο, τόσο λιγότερες είναι οι πιθανότητες να συμβεί κάτι τέτοιο».

“Βαθιά ανθρωπιστική”; Οι επαναπροωθήσεις, τα βασανιστήρια, οι δολοφονίες; Να βυθίζεται ένα πλοίο με 750 ανθρώπους; Ίσως ο Μητσοτάκης πρέπει ν' αγοράσει ένα νέο λεξικό ή πρέπει να ορίσουμε ξανά τη λέξη «ανθρωπιστική».

Οι φωτογραφίες, ακόμη και τα ονόματα των 9 κατηγορούμενων επιβατών από την

Αίγυπτο δημοσιεύτηκαν λίγες μέρες μετά το ναυάγιο. Παρουσιάστηκαν σαν ένοχοι, χωρίς ερωτήσεις για τις συνθήκες σύλληψής τους, ενώ αγνοήθηκαν οι σαφείς αμφιβολίες για το ρόλο τους.⁷⁴ Αυτό δεν είναι δημοσιογραφία, είναι η διάδοση της κρατικής προπαγάνδας!



Εικόνα από τους 9 κατηγορούμενους που δημοσιεύτηκε στο Πρώτο Θέμα (αι μπάρες μη αναγνώρισης προσώπων προστέθηκαν από εμάς)

Κάποιες ελληνικές και διεθνείς πηγές ενημέρωσης ήταν καλύτερες, αλλά σχεδόν όλοι οι επί τόπου δημοσιογράφοι στην Καλαμάτα συμπεριφέρθηκαν σαν γύπες, ταλαιπωρώντας τους επιζώντες και τις απεγνωσμένες οικογένειες που έψαχναν για τους συγγενείς τους. Το να γράψουν ένα «καλό άρθρο» είναι ένα πράγμα, αλλά το να κυνηγούν τους ανθρώπους στην πιο ευάλωτη στιγμή τους, εξοπλισμένοι με κάμερες και αδιάκριτες ερωτήσεις, είναι άλλο. Η συμπεριφορά αυτή είναι κοινός τόπος όταν πρόκειται για τη στάση των μέσων μαζικής ενημέρωσης απέναντι σε μετανάστες και μετανάστριες. Δημοσιογράφοι έχουν καθυστερήσει προσπάθειες διάσωσης με το να στέκονται στο δρόμο των διασωστών, δημοσιογράφοι έχουν σκηνοθετήσει εικόνες ώστε να είναι ακόμη πιο «σπαρακτικές», δημοσιογράφοι έχουν εισέλθει σε ιδιωτικούς χώρους δίχως καν να ρωτήσουν. Δημοσιογράφοι έχουν συστηματικά δείξει ότι δεν έχουν καμιά ντροπή και κανένα σεβασμό για την επαγγελματική τους δεοντολογία. Κι όλα αυτά μιλώντας για «ελευθερία του τύπου» και υποστηρίζοντας ότι «κάποιος πρέπει να τους δώσει φωνή».



Γυναίκα με κάμερα που κλωτσάει ένα μετανάστη στα σερβικά σύνορα (BBC)

Οι άνθρωποι έχουν ήδη φωνή και πολλοί θέλουν να πουν την ιστορία τους. Μερικοί δεν νοιάζονται καθόλου αν βρίσκονται μπροστά από κάμερες. Οπότε, όταν δημοσιογράφοι συμπεριφέρονται έτσι, το ζήτημα δεν είναι το επείγον της στιγμής, το ζήτημα είναι η έλλειψη του σεβασμού να περιμένουν και να ζητήσουν σύμφωνη γνώμη. Είναι μια επίδειξη του τι πραγματικά πιστεύουν για τους ανθρώπους που αντικειμενοποιούν: είναι υλικό, τίποτα περισσότερο. Όσο απανθρωποποιητική είναι αυτή η προσέγγιση, τόσο απανθρωποποιητικές είναι και οι λέξεις που συχνά χρησιμοποιούνται: αριθμοί, θύματα, κύματα και ροές. Σπάνια παρουσιάζονται ως άνθρωποι που παλεύουν, άνθρωποι με τη δική τους ιστορία και μέλλον, που προσπαθούν να μην αφήσουν αυτά να τους τα κλέψουν τα ρατσιστικά σύνορα.

Είναι στο χέρι μας!

Ένα κράτος εφαρμόζει τους νόμους του μόνο όταν χρησιμεύουν για να ξεφορτωθεί τους πολιτικούς του αντιπάλους, όπως τους ακτιβιστές και τις ακτιβίστριες Έφρευνας και Διάσωσης, ή για να κλείνει μέσα τους ανθρώπους που μετακινούνται. Αν όμως εμποδίζουν τους κρατικούς παράγοντες να κάνουν αυτό που θέλουν, οι νόμοι παρακάμπτονται ή αγνοούνται.

Το διεθνές ναυτικό δίκαιο και η εφαρμογή του στα εγχώρια νομικά πλαίσια δεν αφήνει περιθώριο για «ναι μεν, αλλά...». Το να σώξεις κάποιον στη θάλασσα δεν είναι έγκλημα ούτε απόφαση που παίρνεις, είναι καθήκον. Η Σύμβαση των Ενωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10ης Νοεμβρίου 1982 αναφέρει:

Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες: α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί. (Άρθρο 98 (1))⁷⁵

Το καθήκον της παροχής βοήθειας στη θάλασσα είναι μακροχρόνη ναυτική παράδοση και ένας κανόνας αυστηρός που έχει μεταφραστεί σε διεθνές δίκαιο.

Γιατί ποιο λόγο επιχειρηματολογούμε με βάση τους νόμους, αν δεν πιστεύουμε στα κράτη, στους νόμους τους και σ' εκείνους που παριστάνουν ότι τους προστατεύουν και ότι δρουν σύμφωνα με αυτούς; Για να εκθέσουμε τις τακτικές τους.

Το περιστατικό αυτό εντάσσεται σε ένα μακρύ κατάλογο κρατικών εγκλημάτων, όπου, μέσω απόλυτης εγκατάλειψης ή καθαρής βίας, σκοτώνονται άνθρωποι. Εκτός από ναυάγια και επαναπροωθήσεις, το τερατώδες κρατικό σύστημα εκδηλώνεται και μέσω της αστυνομίας που σκοτώνει παιδιά στους δρόμους, μέσω των ερειπωμένων υποδομών που παράγουν «ατυχήματα» σε καθημερινή βάση (συμπεριλαμβανομένων των τρένων που συγκρούονται), του ανεπαρκούς συστήματος υγείας και του θανάτου των εργατών. Αν και πρόκειται για διαφορετικούς τομείς της κοινωνικής ζωής, το αποτέλεσμα είναι ολόιδιο.

Το κράτος προσπαθεί να τα παρουσιάσει σαν μεμονωμένα, ακούσια, ατυχή γεγονότα. Στην πραγματικότητα, είναι μια σειρά δολοφονιών που έχουν διαπραχθεί ηθελημένα. Κάθε φορά που υπάρχει ένα «μηχανικό σφάλμα», οι αρχές πάντα προσπαθούν να το ερμηνεύσουν σαν μια μικρή απόκλιση από τον κανόνα, όπου μια

τεχνική δυσλειτουργία οδήγησε στο αποκαλούμενο ατύχημα. Έτσι προσπαθούν να μειώσουν τη σημασία και την επίπτωσή του στις ζωές των ανθρώπων. Το επόμενο βήμα για το κράτος θα είναι να διεξαγάγει δικαστική έρευνα για να ξεκαθαρίσει όλες τις λάθος αντιλήψεις και να ανασκευάσει την αποκαλούμενη «αλήθεια» για τις τεχνικές δυσλειτουργίες που προκάλεσαν το «ατύχημα».

Και όταν το μακελειό της Πύλου μετατραπεί σε νομική υπόθεση, το πλαίσιο του θα μετατοπιστεί από ένα κοινωνικό και πολιτικό θέμα γενικού ενδιαφέροντος σε ένα νομικό θέμα που αφορά μόνο τους ειδικούς. Σύντομα θα χρειαζόμαστε όλες και όλοι πτυχίο νομικής για να μπορούμε να καταλάβουμε διαδικασίες δημοσίου ενδιαφέροντος. Η δικαιοσύνη θα υπηρετείται και μια «απόλυτη» αλήθεια θα εκφωνείται σε μια δικαστική αίθουσα, μετά θα κρύβεται κάτω από το χαλί.

Δεν υποστηρίζουμε ότι η συμβολή των δικηγόρων δεν είναι απαραίτητη σε αυτή τη μάχη. Αλλά δεν πιστεύουμε ότι οι παρεμβάσεις τους θα πρέπει να αντικαταστήσουν τον πολιτικό μας αγώνα. Αυτό θα ωφελήσει μόνο τις αρχές που θέλουν να καταστείλουν την πολιτική ανάμειξη της κοινωνίας τελεία και παύλα.



Ας μη σταματήσουμε με τις δυναμικές και ηχηρές διαδηλώσεις που έγιναν στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, στη Λέσβο, στην Καλαμάτα, ακόμα και στη μικρή πόλη της Πύλου και σε πολλά ακόμη μέρη μετά το μακελειό. Χρειάζεται να συνεχίσουμε να πιέζουμε από κάθε πιθανό μέτωπο. Η επιδίωξη της δικαιοσύνης μέσω των δικαστηρίων είναι σημαντική, αλλά δεν είναι αρκετή από μόνη της, ειδικά αν λάβουμε υπόψη την ιστορία και την παράδοση της αντίστασης των καταπιεσμένων. Πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι μπορούμε ν' απαντήσουμε με επιτυχία στο δολοφονικό καθεστώς των συνόρων, όπως και ν' αντισταθούμε στο ρατσισμό ως εργαλείο καταπίεσης, μόνο σε πολιτικό επίπεδο. Ένα πολιτικό ζήτημα που αφήνεται στους νομικούς δεν μπορεί με τίποτα να υποκαταστήσει τον πολιτικό αγώνα, που έρχεται από τις πλατείες και τους δρόμους για να ανθίσει σε όλες τις μορφές της κοινωνικής ζωής.

Μια φράση του ιστορικού Howard Zinn δείχνει τη δύναμη ενός κινήματος στην υποστήριξη της δικαιοσύνης:

Τα δικαιώματα των εργαζομένων, των γυναικών, των Μαύρων δε βασίστηκαν σε αποφάσεις δικαστηρίων. Όπως και οι άλλοι τομείς του πολιτικού συστήματος, έτσι και τα δικαστήρια αναγνώρισαν τα δικαιώματα μόνο όταν κάποιοι πολίτες ανέλαβαν δράση άμεση, και αρκετά ισχυρή, ώστε να τα κατακτήσουν. ... Τα δικαιώματα είναι ζωντανά μόνο όταν οι πολίτες οργανώνονται, διαμαρτύρονται, απεργούν, μποϊκοτάρουν, εξεγείρονται και παραβαίνουν το νόμο ... για να αποδώσουν δικαιοσύνη.⁷⁶

Έρθε η ώρα να πάρουμε θέση.

Έρθε η ώρα να δηλώσουμε δυνατά και καθαρά ότι δε θα δεχτούμε άλλους φόνους, ούτε στη θάλασσα ούτε στις γειτονιές μας.

Έρθε η ώρα ν' αντεπιτεθούμε!

Υποσημειώσεις

1. All times are in Eastern European Summer Time (EEST) unless otherwise stated.
2. ‘Exclusive: State-of-the-art lifeguard boat not included in rescue operation in Greece – Ship remained docked in harbors close to the site’, *Documento* (16 June 2023),
<https://www.documentonews.gr/article/exclusive-state-of-the-art-lifeguard-boat-not-included-in-rescue-operation-in-greece-ship-remained-docked-in-harbors-close-to-the-site/>.
3. Giorgos Christides, Stavros Malichudis, Corina Petridi, “‘They are urgently asking for help’: the SOS that was ignored”, *Solomon* (15 June 2023),
<https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/they-are-urgently-asking-for-help-the-sos-that-was-ignored/>.
4. Hellenic Coast Guard, ‘Συνέχεια ενημέρωσης αναφορικά με ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου’, Κεντρική Σελίδα ΛΣ-ΕΛΑΚΤ (14 June 2023),
[https://www.hcg.gr/el/drasthriotites/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy_/](https://www.hcg.gr/el/drasthriotites/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-diethnh-udata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy_/).
5. UNHCR - The UN Refugee Agency, ‘Legal Brief on International Law and Rescue at Sea’,
<https://www.unhcr.org/media/legal-brief-international-law-and-rescue-sea>.
6. Lennart Pfahler , Tim Rohn, Jacopo Barigazzi, ‘Italy warned of dead children on migrant ship hours before it capsized’, *Politico* (15 July 2023),
<https://www.politico.eu/article/italy-warned-greece-of-dead-children-on-migrant-ship-hour-before-it-capsized/>.
7. ‘Testimony of a survivor of the sinking of #Pylos. Greece is accused of sinking the boat’, *Consolidated Rescue Group* (19 June 2023),
<https://www.youtube.com/watch?v=IOzLIXa1cQ8>.

8. Imogen Piper, Joyce Sohyun Lee, Claire Parker, ‘Tracing a tragedy: how hundreds of migrants drowned on Greece’s watch’, *Washington Post* (5 July 2023), <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/greece-migrant-boat-coast-guard/>.

9. ‘International Convention on Maritime Search and Rescue’, *International Maritime Organisation* (27 April 1979), [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx).

10. Giorgos Christides, Stavros Malichudis, Corina Petridi, “‘They are urgently asking for help’: the SOS that was ignored”, *Solomon* (15 June 2023), <https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/they-are-urgently-asking-for-help-the-sos-that-was-ignored/>.

11. Nick Beake, Kostas Kallergis, ‘Greece boat disaster: BBC investigation casts doubt on coastguard’s claims’, *BBC News* (June 18 2023), <https://www.bbc.com/news/world-europe-65942426>.

12. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Βίντεο από την προσέγγιση του αλιευτικού για την παροχή βοήθειας’, *Kathimerini* (19 June 2023), <https://www.youtube.com/watch?v=uSyMQQdzxmo>.

13. Nick Beake, Kostas Kallergis, ‘Greece boat disaster: BBC investigation casts doubt on coastguard’s claims’, *BBC News* (June 18 2023), <https://www.bbc.com/news/world-europe-65942426>.

14. Hellenic Coast Guard, ‘Συνέχεια ενημέρωσης αναφορικά με ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου’, *Κεντρική Σελίδα ΑΣ-ΕΛΛΑΚΤ* (14 June 2023), https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-dieθνh-υδατα-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy_/.

15. Maria Martin, Hibaí Arbide Aza, ‘Las 11 horas de angustiosa búsqueda de supervivientes del naufragio en Grecia: “Barco hundiéndose. Les pedimos que acudan al rescate”’, *El País* (21 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-21/las-11-horas-de-angustiosa-busqueda-de-supervivientes-del-naufragio-en-grecia-barco-hundiendose-les-pedimos-que-acudan-al-rescate.html>.

16. ‘Ναυάγιο στην Πύλο - Ανατροπή: Το Λιμενικό παραδέχεται ότι τελικά έριξε σκοινί στο πλοίο με τους μετανάστες’, *Ethnos* (16 June 2023),

<https://www.ethnos.gr/greece/article/266340/nayagiosthnyloanatotrophiaparadexetaiotiteliaerixeskoinistoploiometoysmetanastes>

17. Ibid.

18. Dimitris Angelidis, Christina Papastathopoulou, ‘Το Λιμενικό γνώριζε ώρες πριν ότι το αλιευτικό κλυδωνιζόταν επικίνδυνα’, *EfSyn* (19 June 2023),

https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394275_limeniko-gnorize-ores-prin-oti-alieytiko-klydonizotan-epikindyna.

19. Danan Kiskira Bartsoka, ‘Συγκλονιστική μαρτυρία για το ναυάγιο: «Το Λιμενικό γύρισε το πλοίο - Αν δεν μας είχε τραβήξει έτσι, δε θα είχε πεθάνει ούτε ένας άνθρωπος»’, *Documento* (18 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/nayasio-stin-pylo-to-limeniko-gyrise-to-ploio-anden-mas-eixe-travixei-etsi-de-tha-eixe-pethanei-oyte-enas-anthropos-sygklonistikemartyries/>.

20. Louise Callaghan, Anthee Carassava, ‘I survived the Greek shipwreck. This is what happened’, *Times* (18 June 2023),

<https://www.thetimes.co.uk/article/greece-boat-disaster-migrants-capsized-unfolded-fggpl6nvg>.

21. Ibid

22. Stavros Malichudis, Iliana Papangeli, Corina Petridi, ‘Under the unwatchful eye of the authorities’ deactivated cameras: dying in the darkest depths of the Mediterranean’, *Solomon* (7 July 2023),

<https://wearesolomon.com/mag/format/investigation/under-the-unwatchful-eye-of-the-authorities-deactivated-cameras-dying-in-the-darkest-depths-of-the-mediterranean/>.

23. Von Armin Ghassim, Sebastian Heidelberger, Timo Robben, Sulaiman Tadmory, ‘Schiffsunglück: Griechische Küstenwache wollte Boot offenbar loswerden’, *tagesschau* (7 July 2023),

<https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/griechenland-schiff-fluechtlinge-100.html>.

24. ‘Safi and Others Vs. Greece’ (Application 5418/15), Council of Europe: European Court of Human Rights (7 July 2022),

[https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\"itemid\":\[\"002-13740\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\).

25. Eva Cossé, ‘European Court Slams Greece Over Deadly Migrant Pushback’, *Human Rights Watch* (8 July 2022),

<https://www.hrw.org/news/2022/07/08/european-court-slams-greece-over-deadly-migrant-pushback>.

26. Ibid.

27. ‘Crete: Boat with 430 migrants, incl 100 children, towed to safety’, *Keep Talking Greece* (22 November 2022),

<https://www.keeptalkinggreece.com/2022/11/22/migrants-distress-boat-south-crete/>.

28. See Twitter user @PaggioI, ‘δεν πνιγηκαμε, βύθισαν σιόπιμα τη βάρκα μας\"Από παμιστανική κοινότητα Ελλάδας Κρατική μαζική δολοφονία’ (17 June 2023), <https://twitter.com/PaggioI/status/1670132771589705728>.

29. Data collected from Turkish Coast Guard Command, ‘Push Back Incidents’, <https://en.sg.gov.tr/pushback-news>.

30. ‘Alarm Phone volunteer on the Pylos shipwreck: “They told us they wouldn’t survive the night”’, *Solomon* (17 June 2023),

<https://www.youtube.com/watch?v=bV4SptggF2U>.

31. Maria Martin, Maud Jullien, ‘Una investigación señala la responsabilidad de Grecia en el naufragio del Jónico: “La Guardia Costera nos remolcó a gran velocidad y volcamos”’, *El País* (29 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-29/los-supervivientes-del-naufragio-en-el-jonico-acusan-a-las-autoridades-griegas-la-guardia-costera-nos-remolco-a-gran-velocidad-y-volcamos.html>.

32. Maria Martín, Hibai Arbide Aza, ‘Las 11 horas de angustiosa búsqueda de supervivientes del naufragio en Grecia: “Barco hundiéndose. Les pedimos que acudan al rescate.”’, *El País* (21 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-21/las-11-horas-de-angustiosa-busqueda-de-supervivientes-del-naufragio-en-grecia-barco-hundiendose-les-pedimos-que-acudan-al-rescate.html>.

33. ‘Exclusive: State-of-the-art lifeguard boat not included in rescue operation in Greece – Ship remained docked in harbors close to the site’, *Documenta* (16 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/exclusive-state-of-the-art-lifeguard-boat-not-included-in-rescue-operation-in-greece-ship-remained-docked-in-harbors-close-to-the-site/>.

34. ‘Drowning in Lies: Greece tries to cover up its own role in the Pylos shipwreck by tampering with evidence’, *Lighthouse Reports* (4 July 2023),

<https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.

35. Ibid.

36. Ibid.

37. Dimitris Angelidis, ‘Τι κρύβουν οι καρμπόν καταθέσεις επιζώντων στις Λιμενικές αρχές. Η Εφημερίδα Των Συντακτών’, *EfSyn* (21 June 2023),

https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394581_ti-kryboyn-oi-karmpon-katatheseis-epizonton-stis-limenikes-arhes.

38. Ibid.

39. Ibid.

40. 'Safi and Others Vs. Greece' (Application 5418/15), Council of Europe: European Court of Human Rights (7 July 2022), [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\"itemid\":\[\"002-13740\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\).

41. See Twitter user @lk2015r (26 June 2023), <https://twitter.com/lk2015r/status/1673353120317861889>.

42. Jason Horowitz, Matina Stevis-Gridneff, Niki Kitsantonis, 'Greek Coast Guard Faces Questions in Migrant Mass Drowning', *New York Times* (19 June 2023), <https://www.nytimes.com/2023/06/19/world/europe/greece-migrants-ship-sinking.html>.

43. 'FRONTEX statement following the tragic shipwreck off Pylos', FRONTEX (16 June 2023), <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-statement-following-tragic-shipwreck-off-pylos-dj5l9p>.

44. Ibid.

45. Nikolaj Nielsen, 'Frontex's \"serious incident reports\" - revealed', *EUobserver* (8 March 2021), <https://euobserver.com/migration/151148>.

46. Philippe Jacqu , Marina Rafenberg, Julia Pascual, 'Frontex threatens to suspend its activities in Greece', *Le Monde* (26 June 2023), https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/06/26/frontex-threatens-to-suspend-its-activities-in-greece_6037425_4.html.

47. 'Ναυάγιο στην Πύλο - Αλεξίου: υπερβολική η εκτίμηση για 500 αγνοούμενους', *ANT1* (16 June 2023), <https://www.ant1news.gr/eidiseis/article/669136/nayagio-stin-pylo-alexioy-yperboliki-ektimisi-gia-500-agnooymenoy-binteo->

48. Yiannis Souliotis, 'Port officials say traffickers untied rope coast guard tied to vessel a few hours before it sank', *Kathimerini* (16 June 2023), <https://www.ekathimerini.com/news/1213332/port-officials-say-traffickers-untied-rope-coast-guard-tied-to-vessel-a-few-hours-before-it-sank/>.

49. *ERT News* (20 June 2023), available from Alternative Intervention of Athens Lawyers,
<https://www.youtube.com/watch?v=b3tWaCpMuAw&t=4s>.
50. 'CNV P355GR, the new coastal patrol vessels of the Hellenic Coast Guard', *Naval Analyses* (31 October 2020),
<https://www.navalanalyses.com/2020/10/cnv-p355gr-new-coastal-patrol-vessels.html>.
51. 'Οι τεχνικές δυνατότητες του σκάφους ΠΠΛΣ 920 γελοιοποιούν τους ισχυρισμούς περί μη καταγραφής', Initiative of Lawyers and Jurists for the Shipwreck of Pylos (20 July 2023),
<https://justice4pylos.org/2023/07/οι-τεχνικες-δυνατοτητες-του-σκαφους-π/>.
Video from LS-920, published on Mega is available from Twitter user @PaggioI (9 July 2023),
<https://twitter.com/PaggioI/status/1677900769041825795>.
52. 'Ναυάγιο στην Πύλο: Ο Ντογιάκος θέλει να επιβάλει "σιωπητήριο" για τη δικογραφία', *News247* (16 June 2023),
<https://www.news247.gr/koinonia/nayagio-stin-pylo-o-ntogiakos-thelei-na-epivalei-siopitirio-gia-ti-dikografia.10082650.html>.
53. See, for example, *Missing Migrants: Management of dead bodies on Lesbos, Mediterranean Missing* (September 2016),
<https://missingmigrants.iom.int/sites/g/files/tmzbd1601/files/publication/file/Mediterranean-Missing-Greek-short-report-260817.pdf>.
54. 'Information after the shipwreck near Pylos of 14 June 2023', *Alarm Phone* (16 June 2023),
<https://alarmphone.org/en/2023/06/16/information-after-the-shipwreck-near-pylos-of-14-june-2023/>.
55. Eva Papadopoulou, 'Ετοιμάζουν προσφυγή κατά της προσωρινής κράτησης των εννέα', *EfSyn* (22 June 2023),
https://www.efsyn.gr/ellada/dikaiosyni/394734_etoimazoy-n-prosfygi-kata-tis-prosoriniskratisis-ton-ennea.

56. 'Ναυάγιο στην Πύλο: Δείτε φωτογραφίες των 9 διακινητών - Ο ένας ομολόγησε ήδη', *Proto Thema* (16 June 2023), <https://www.protothema.gr/greece/article/1382877/naugio-stin-pulo-deite-fotografies-ton-9-diakinton-o-enas-omologise-idi/>.
57. 'Drowning in Lies: Greece tries to cover up its own role in the Pylos shipwreck by tampering with evidence', *Lighthouse Reports* (4 July 2023), <https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.
58. Nick Beake, Kostas Kallergis, 'Greek coastguard "pressured" disaster survivors to blame Egyptian men', *BBC News* (13 July 2023), <https://www.bbc.com/news/world-europe-66154654>.
59. Ibid.
60. Valeria Hänsel, Rob Moloney, Dariusz Firla, Runbir Serkepkani, *Incarcerating the Marginalised – The Fight Against Alleged 'Smugglers' on the Greek Hotspot Islands*, CPT - Aegean Migrant Solidarity, borderline-europe and bordermonitoring.eu (November 2020), p. 53, <https://cpt.org/wp-content/uploads/Incarcerating-the-Marginalized-Report-20201.pdf>.
61. Ibid.
62. 'FACT SHEET: Distinctions Between Human Smuggling and Human Trafficking', The Human Smuggling and Trafficking Center (January 2005), https://www.justice.gov/sites/default/files/crt/legacy/2010/12/15/smuggling_trafficking_facts.pdf.
63. European Commission, 'Migrant Smuggling', Migration and Home Affairs, https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/irregular-migration-and-return/migrant-smuggling_en.
64. *Protocol Against The Smuggling Of Migrants By Land, Sea And Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, United Nations (2000), https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM_Protocol_English.pdf.

65. Valeria Hänsel, Rob Moloney, Dariusz Firla, Runbir Serkepanî, *Incarcerating the Marginalised – The Fight Against Alleged ‘Smugglers’ on the Greek Hotspot Islands*, CPT - Aegean Migrant Solidarity, borderline-europe and bordermonitoring.eu (November 2020), pp. 22 – 34, <https://cpt.org/wp-content/uploads/Incarcerating-the-Marginalized-Report-20201.pdf>.
66. *Captain Support Greece*, ‘Imprisonment of Boat Drivers in Greece - examples from Lesbos’, *Border Criminologies* (17 June 2023), <https://blogs.law.ox.ac.uk/border-criminologies-blog/blog-post/2023/06/imprisonment-boat-drivers-greece-examples-lesvos>.
67. See Captain Support on Facebook, <https://www.facebook.com/CaptainSupportLegalAid/>.
68. ‘Smuggler, Warlord, EU ally’, *Lighthouse Reports* (20 July 2023), <https://www.lighthousereports.com/investigation/smuggler-warlord-eu-ally/>.
69. Ibid.
70. Umar A Farooq, ‘US court finds Libya’s Khalifa Haftar liable for war crimes’, *Middle East Eye* (29 July 2022), <https://www.middleeasteye.net/news/us-court-finds-libyas-khalifa-haftar-liable-war-crimes>.
71. See, for example, Gabriella Sanchez, ‘Beyond the matrix of oppression: Reframing human smuggling through intersectionality-informed approaches’, *Theoretical Criminology* (Vol. 20, no.1), pp. 46-56, <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1362480616677497>.
72. ‘Αλ. Τσίπρας: Απαιτούνται απαντήσεις για την ανθρωπινή τραγωδία - Ένταση με τον υπηρεσιακό υπουργό Ευ. Τουρνά’, *Capital.gr* (15 June 2023), <https://www.capital.gr/politiki/3721443/al-tsipras-apaitountai-apantiseis-gia-tin-anthropini-tragodia-entasi-me-ton-upiresiako-upourgo-eu-tourna/>.

73. 'Μητσοτάκης στην Πάτρα: Το Λιμενικό θα σώζει ζωές και εμείς θα προσστατεύουμε τα σύνορά μας', *Protagon* (19 June 2023),
<https://www.protagon.gr/epikairota/mitsotakis-stin-patra-to-limeniko-tha-swzei-zwes-kai-emeis-tha-prostatevoume-ta-synora-mas-44342744447/amp>.
74. 'Ναυάγιο στην Πύλο: Δείτε φωτογραφίες των 9 διακινητών - Ο ένας ομολόγησε ήδη', *Proto Thema* (16 June 2023),
<https://www.protothema.gr/greece/article/1382877/nauagio-stin-pulo-deite-fotografies-ton-9-diakinton-o-enas-omologise-idi/>.
75. United Nations Convention on the Law of the Sea (10 December 1982),
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
76. Howard Zinn, 'Don't Despair about the Supreme Court', *Progressive Magazine* (21 October 2005),
<https://progressive.org/op-eds/howard-zinn-despair-supreme-court/>.

**open assembly against /
Lesvos
border violence**

