

## 8.7.24 Amnesty international

### In Myanmar: continuano le spedizioni "sconsiderate" di carburante per aerei mentre si moltiplicano gli attacchi aerei

- I dati rivelano che le spedizioni di carburante per aerei continuano ad arrivare in Myanmar
- L'inchiesta dimostra che un attacco aereo militare ha ucciso 12 civili e ne ha feriti 26 mentre attaccava un monastero storico a Magway, nel Myanmar centrale
- "I miei amici sono stati uccisi davanti ai miei occhi in strada", racconta un testimone oculare ad Amnesty

Amnesty International ha documentato nuove spedizioni di carburante per aerei in Myanmar, nonostante gli appelli mondiali a privare l'esercito del paese delle risorse necessarie per condurre attacchi aerei illegali.

Nel gennaio 2024, Amnesty International **ha denunciato** le nuove tattiche evasive dell'esercito del Myanmar per importare carburante per l'aviazione per tutto il 2023, a seguito delle sanzioni imposte ad alcuni aspetti della sua catena di fornitura.

Questo schema continua con almeno due, e probabilmente tre, spedizioni aggiuntive di carburante per aviazione entrate nel paese tra gennaio e giugno di quest'anno. Come per le precedenti spedizioni identificate da Amnesty International a gennaio, il carburante è stato acquistato e venduto più volte prima di raggiungere l'ultima tappa del suo viaggio in Vietnam prima della spedizione in Myanmar. In due casi, la petroliera cinese **HUITONG78** ha trasportato carburante dal Vietnam al Myanmar. Anche altre aziende sembrano aver svolto un ruolo nella catena di fornitura, tra cui i commercianti di carburante Sahara Energy International Pte. Ltd. con sede a Singapore e l'entità statale cinese (SOE) CNOOC Trading (Singapore) Pte. Ltd. Una probabile terza spedizione, sempre di HUITONG78, sembra essere arrivata in Myanmar dagli Emirati Arabi Uniti (EAU) nel maggio 2024.

Non è chiaro come sia stato utilizzato il carburante dopo il suo arrivo, ma il controllo del porto da parte dei militari implica che vi siano rischi significativi che possa essere utilizzato per scopi non civili.

"L'esercito del Myanmar si affida alle stesse navi cinesi e alle stesse aziende vietnamite per importare il carburante per l'aviazione, nonostante Amnesty International abbia già denunciato questa sconsiderata catena di fornitura", ha affermato Agnes Callamard, segretaria generale di Amnesty International. "È una cruda dimostrazione sia della totale impunità con cui opera l'esercito del Myanmar, sia della totale complicità degli stati responsabili, tra cui Vietnam, Cina e Singapore".

#### In aumento gli attacchi aerei

Nel giugno 2024, il relatore speciale delle Nazioni Unite sulla situazione dei diritti umani in Myanmar ha riferito che gli attacchi aerei militari contro obiettivi civili in Myanmar sono aumentati di cinque volte nella prima metà di quest'anno. Amnesty International ha documentato uno di questi attacchi. Testimoni hanno riferito ad Amnesty che la mattina del 9 maggio, l'esercito del Myanmar ha lanciato un attacco a un monastero nel villaggio Ah Kyi Pan Pa Lon di Saw Township nella regione centrale di Magway. Dopo i primi due attacchi aerei, alcuni testimoni hanno dichiarato che un aereo da caccia ha fatto una virata e ha sparato pesanti colpi di arma da fuoco contro coloro che fuggivano dalle esplosioni iniziali. Il monastero, che si ritiene abbia circa 100 anni, è stato distrutto.



Questa immagine mostra le conseguenze di un attacco aereo su un monastero nella regione di Magway in Myanmar il 9 maggio 2024.

Amnesty International ha intervistato quattro sopravvissuti all'attacco a Magway e una persona che è arrivata sulla scena in seguito per aiutare le vittime. I ricercatori hanno anche analizzato 34 foto che mostrano i cadaveri delle vittime, le ferite dei sopravvissuti, le armi utilizzate nell'attacco e l'entità dei danni.

Tutte le prove visive della distruzione del monastero sono coerenti con un attacco aereo che ha causato un incendio e ha gravemente bruciato sia la struttura che molte delle vittime. Le foto dei frammenti dell'artiglieria utilizzata mostrano i resti di un kit di coda per una bomba aerea, così come munizioni incendiarie ad alto potenziale esplosivo (HEI) da 23 mm inesplose che vengono sparate dalla mitragliatrice GSh-23 montata come pod su jet da combattimento come il russo YAK-130.

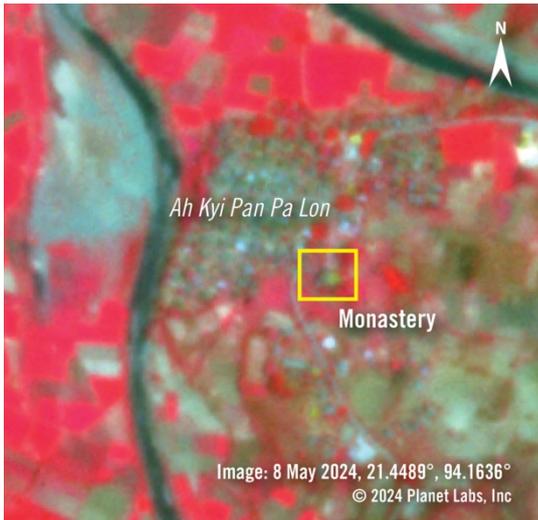


Pezzi della coda di una bomba aerea e un proiettile incendiario ad alto potenziale esplosivo (HEI) da 23 mm inesplosivo, rinvenuti nel monastero dopo l'attacco aereo nella regione di Magway in Myanmar del 9 maggio 2024.



Una cartuccia scartata da un proiettile incendiario ad alto potenziale esplosivo (HEI) da 23 mm, molto probabilmente sparato da un pod di mitragliatrice GSh-23 montato su un jet da combattimento pilotato dall'esercito del Myanmar. Il proiettile è stato prodotto localmente in Myanmar nel 2024. È stato trovato nel sito di un attacco aereo su un monastero nella regione di Magway in Myanmar il 9 maggio 2024.

La data sulle cartucce scartate dai proiettili HEI da 23 mm indica che l'arma è stata fabbricata localmente in Myanmar nel 2024. Le ferite delle altre vittime dell'attacco sono coerenti con frammenti di bombe aeree o colpi di arma da fuoco diretti. Le immagini satellitari mostrano anche che l'area del monastero è stata gravemente bruciata.



Le immagini satellitari dell'8 maggio 2024 mostrano il villaggio di Ah Kyi Pan Pa Lon nella Saw Township della regione di Magway in Myanmar prima che un monastero lì presente venisse attaccato da un attacco aereo militare e bruciato. In questa immagine il monastero è ancora intatto.



Le immagini satellitari del 13 maggio 2024 mostrano il villaggio di Ah Kyi Pan Pa Lon nella Saw Township della regione di Magway in Myanmar dopo che un monastero lì presente è stato attaccato da un attacco aereo militare e bruciato. Questa immagine mostra l'effetto dei giorni di incendio successivi all'attacco.

### "Ho sentito la gente urlare"

La township di Saw si trova in una zona contesa del Myanmar centrale, dove sono attive strutture amministrative parallele e gruppi armati noti come Forze di difesa popolare (PDF), sorti dopo il colpo di stato per resistere all'esercito insieme al Governo civile di unità nazionale (NUG).

Testimoni hanno detto che mentre alcune forze PDF note come People's Defense Teams, o Pa Ka Pha in birmano, erano presenti al monastero, la maggior parte delle persone erano civili. Hanno anche detto che non c'erano stati combattimenti nel villaggio o nelle sue vicinanze prima dell'attacco aereo. Nelle prime ore del mattino dell'attacco, i testimoni hanno detto di aver sentito un ronzio nei cieli, che hanno descritto come un suono simile a quello di un drone. Alcune ore dopo, circa 50-60 persone del posto si erano radunate al primo piano del monastero per discutere delle loro preoccupazioni sui problemi di trasporto, tra cui tasse e percorsi.

Inoltre, alcuni testimoni hanno riferito che almeno un bambino e il monaco capo del monastero si trovavano al secondo piano del sito, un luogo in cui a volte si tenevano lezioni di informatica.

Secondo i sopravvissuti, che hanno chiesto di restare anonimi per paura di essere ulteriormente presi di mira dall'esercito del Myanmar, la prima bomba è sganciata intorno alle 10:45.

"La bomba è caduta un po' più indietro di me, proprio nel posto in cui erano seduti mio fratello, mio zio e mia sorella", ha detto un uomo. I suoi parenti sono morti all'istante. "Sono sicuro che l'aereo da caccia mirasse ad ucciderci tutti", ha detto. Dopo la prima bomba, ha affermato, il monastero ha iniziato a crollare e le persone sono rimaste intrappolate sotto i detriti che cadevano.

Riuscì a fuggire dal sito: "Dopo pochi minuti [...], vidi l'aereo dirigersi di nuovo verso il monastero, e questa volta fu sganciata un'altra bomba che diede fuoco all'edificio principale", ha detto.

Un altro uomo ha detto di essere fuggito dal monastero illeso dopo la prima bomba. Si stava nascondendo dall'altra parte della strada quando è stata sganciata la seconda bomba. Ha visto il monastero in fiamme. Un aereo da caccia ha quindi iniziato a sparare alle persone che scappavano.

"Ho sentito le persone urlare nel monastero. Alcune persone correvano per strada in mezzo ai continui spari del jet da combattimento", ha detto l'uomo. "Il jet da combattimento ha sorvolato il monastero e ha aperto il fuoco sulle persone che correvano in giro. Ho visto i miei amici morire proprio davanti ai miei occhi per strada".

Tra le persone uccise nell'attacco aereo c'è anche un bambino, mentre tra i feriti c'è anche il capo del monastero, secondo l'elenco delle vittime fornito ad Amnesty International da un soccorritore.



Questa immagine mostra le conseguenze di un attacco aereo su un monastero nella regione di Magway in Myanmar il 9 maggio 2024.

Anche se i membri del Pa Ka Pha fossero stati presenti nel monastero al momento dell'attacco, il pilota avrebbe dovuto sapere che potevano esserci anche dei civili. Quindi, la sparatoria contro i civili che tentavano di fuggire e il bombardamento di un sito di valore religioso, culturale e storico suggeriscono che l'attacco è stato indiscriminato. Dovrebbe essere indagato come crimine di guerra. "Questo recente attacco si aggiunge a una lista in rapida crescita di violazioni del diritto internazionale umanitario in Myanmar, tra cui attacchi aerei, incursioni via terra, detenzioni arbitrarie, torture e numerose altre violazioni che prendono di mira i civili", ha affermato Callamard.

### Come il Myanmar continua ad accedere al carburante per l'aviazione

Amnesty International e altri hanno chiesto alle aziende e ai governi di sospendere le spedizioni di carburante per aerei in Myanmar o rischiare di essere complici di una catena di fornitura mortale. Ma come dimostrano queste nuove scoperte, molti ancora non ascoltano. I dati di tracciamento delle navi e commerciali mostrano che la **petroliera cinese HUITONG78** ha trasportato due spedizioni di carburante per aviazione all'ex terminal **Puma Energy** (ora controllato dal gruppo Shoon Energy con sede in Myanmar e dall'esercito del Myanmar) a **Thilawa**, porto di Yangon, rispettivamente il 14 gennaio e il 29 febbraio. In comune con tutte **le spedizioni identificate da Amnesty International nel 2023**, la petroliera ha ritirato il carburante presso il terminal di stoccaggio vietnamita Cai Mep Petroleum gestito da Hai Linh Co. Ltd., prima di partire per il Myanmar.

**Come le spedizioni del 2023**, anche le spedizioni del 2024 hanno comportato più acquisti e rivendite dello stesso carburante, rendendo difficile risalire al fornitore originale. Per quanto riguarda la spedizione di gennaio 2024, prima del suo arrivo in Vietnam, il carburante può essere rintracciato al **Vopak Singapore Banyan Terminal**, un impianto di stoccaggio controllato dalla società olandese di stoccaggio e logistica **Royal Vopak**. Royal Vopak ha confermato la spedizione ma ha sottolineato che "[i]l nostro servizio è lo stoccaggio sicuro dei prodotti dei nostri clienti mentre si trovano nei nostri terminal nei porti" e che "rispettano le leggi, i regolamenti e le sanzioni applicabili". La spedizione del febbraio 2024 può essere fatta risalire al terminal BP Hua Dong nel porto di Ningbo, Hangzhou Bay, Cina. Amnesty International non è stata in grado di identificare la società che controlla il terminal cinese.

Prima del trasferimento e della vendita finale del carburante in Myanmar, la spedizione di gennaio è stata venduta a una società vietnamita dalla filiale di Singapore del commerciante di carburante globale Sahara Energy. La spedizione di febbraio è stata venduta

dalla filiale commerciale di Singapore della **SOE cinese China National Offshore Oil Corporation (CNOOC Singapore)**. In entrambi i casi, i dati doganali mostrano che Sahara Energy e CNOOC Singapore avrebbero dovuto essere a conoscenza del fatto che il carburante era stato trasportato in Vietnam solo per scopi di transito. Ciascuna delle spedizioni valeva circa 8 milioni di USD.

### Sospetti sollevati sulla terza spedizione

Le prove indicano anche che è probabile che ci sia stata una terza spedizione di carburante per aerei in Myanmar, nel maggio 2024.

Secondo i dati di tracciamento della nave, **l'HUITONG78 ha caricato carburante nel porto di Hamriyah a Sharjah, Emirati Arabi Uniti, ad aprile, arrivando al porto di Yangon il 12 maggio circa. La nave sembra spegnere il suo radar AIS mentre entra nel porto di Thilawa**, durante il quale le immagini satellitari mostrano quella che sembra essere l'HUITONG78 ormeggiata all'ex terminal Puma Energy a Thilawa.

I dati sul pescaggio della nave (che indicano una variazione del peso complessivo della nave) suggeriscono che abbia scaricato carburante al terminal di Thilawa. Sebbene Amnesty International non sia stata in grado di confermare se il carburante fosse effettivamente carburante per aviazione, è molto probabile che sia così, dato il modello di spedizioni effettuate da questa stessa nave.



Le immagini satellitari dell'ex terminal della Puma Energy (ora controllato dal gruppo **Shoon Energy con sede in Myanmar**) mostrano una nave che ha approssimativamente le stesse dimensioni, colore e disposizione della HUITONG78.

La nave HUITONG78 è registrata per l'assicurazione **Protection & Indemnity (P&I) presso il West of England P&I Club**, sebbene in risposta ad Amnesty International, il Club abbia dichiarato che "se [...] questa nave trasportava carburante per aerei in Myanmar, allora non c'era copertura per quelle attività commerciali".

### **È giunto il momento che le aziende pongano fine a queste spedizioni.** **Agnes Callamard, Segretaria generale di Amnesty International**

Secondo il P&I Club, l'HUITONG78 è di proprietà di una società affiliata della società di difesa statale cinese China Aerospace Science and Industry Corp (CASIC). Secondo un rapporto dei media, la CASIC è stata coinvolta nel trasporto di petrolio venezuelano sanzionato dagli Stati Uniti.

"Mentre Amnesty non sa con certezza come il carburante per aerei spedito in questo modo sia stato utilizzato una volta arrivato in Myanmar, il rischio è alto che l'esercito, che controlla il terminal dove il carburante è stato scaricato, lo utilizzi per alimentare attacchi contro i civili. Ciò significa che le compagnie di navigazione e di carburante non hanno altra scelta che ritirarsi completamente da quella catena di fornitura", ha affermato Callamard.

"Ciò include tutti i soggetti coinvolti, dai proprietari di imbarcazioni agli assicuratori ai commercianti di carburante. È giunto il momento che le aziende mettano fine a queste spedizioni".

Tutte le aziende citate in queste conclusioni sono state contattate per un commento. Le uniche aziende a rispondere sono state Royal Vopak e West of England P&I Club.