

LA HONTE DE L'EUROPE

DES RÉFUGIÉS ET
MIGRANTS CONTINUENT
DE MOURIR EN MER

AMNESTY
INTERNATIONAL



Amnesty International Publications

L'édition originale en langue anglaise de ce rapport a été publiée en 2015 par
Amnesty International Publications
Secrétariat international
Peter Benenson House
1 Easton Street
Londres WC1X 0DW
Royaume-Uni
www.amnesty.org/fr/

© Amnesty International Publications 2015

Index : EUR 03/1434/2015
Original : anglais
Imprimé par Amnesty International, Secrétariat international, Royaume-Uni.

[ISBN :]

[ISSN :]

Tous droits de reproduction réservés. Cette publication, qui est protégée par le droit d'auteur, peut être reproduite gratuitement, par quelque procédé que ce soit, à des fins de sensibilisation, de campagne ou d'enseignement, mais pas à des fins commerciales. Les titulaires des droits d'auteur demandent à être informés de toute utilisation de ce document afin d'en évaluer l'impact. Toute reproduction dans d'autres circonstances, ou réutilisation dans d'autres publications, ou traduction, ou adaptation nécessitent l'autorisation préalable écrite des éditeurs, qui pourront exiger le paiement d'un droit. Pour toute demande d'information ou d'autorisation, contactez copyright@amnesty.org.

Amnesty International est un mouvement mondial regroupant plus de 3 millions de sympathisants, membres et militants, qui se mobilisent dans plus de 150 pays et territoires pour mettre un terme aux violations des droits humains.

La vision d'Amnesty International est celle d'un monde où chacun peut se prévaloir de tous les droits énoncés dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et dans d'autres textes internationaux relatifs aux droits humains.

Essentiellement financée par ses membres et les dons de particuliers, Amnesty International est indépendante de tout gouvernement, de toute tendance politique, de toute puissance économique et de tout groupement religieux.

**AMNESTY
INTERNATIONAL**



SOMMAIRE

Résumé	5
L'absence d'autres solutions	7
Incidents mortels en mer en 2015	9
L'incident du 22 janvier 2015	10
Le naufrage du 8-9 février 2015.....	11
Le naufrage du 4 mars 2015	12
Des départs attendus, des morts prévisibles.....	14
Les insuffisances dans les opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale après <i>Mare Nostrum</i>	16
La pression sur le commerce maritime	18
Les limites de Triton	20
Recommandations	22

RESUMÉ

Fuyant les conflits, les persécutions et la violence, des milliers de personnes tentent de gagner l'Europe pour se mettre en sécurité. D'autres fuient la pauvreté. Nombre d'entre elles voyagent par la mer. Malgré les risques que présente la traversée de la Méditerranée, qui a coûté la vie à 3 500 personnes en 2014, et bravant les mauvaises conditions météorologiques, un nombre record de réfugiés et de migrants ont tenté de rallier l'Europe par la mer dans les trois premiers mois et demi de 2015. Plus de 21 000 sont arrivés en Italie. La décision de l'Italie, avec l'accord de l'Union européenne (UE), de mettre un terme à l'opération humanitaire de recherche et de sauvetage *Mare Nostrum* fin 2014, qui avait permis de sauver des dizaines de milliers de vies en mer, n'a pas eu l'effet dissuasif escompté par certains gouvernements européens.

La suppression de *Mare Nostrum* n'a pas diminué le nombre de départs mais tout porte à croire qu'elle a contribué à l'augmentation des décès en mer. À l'heure où ce document va sous presse, certaines informations font état d'un naufrage le 12 avril 2015 au cours duquel, d'après des survivants, 400 personnes se seraient noyées. En comptant cette dernière tragédie, on estime que 900 personnes ont péri en mer au cours des trois premiers mois et demi de 2015. C'est 53 fois le nombre de décès enregistrés pendant la même période en 2014. Sur l'ensemble de 2014, quand l'opération *Mare Nostrum* était en place, le taux de décès pour la traversée était d'environ une personne sur 50. Au cours des trois premiers mois et demi de 2015, il était d'une sur 23.

La voie méditerranéenne vers l'Europe reste la plus dangereuse et la plus meurtrière au monde. Or les réfugiés et les migrants continueront à l'emprunter. Il y a plusieurs raisons à cela : les dangers que les réfugiés encourent dans leur pays d'origine, les conditions de vie extrêmement difficiles qui perdurent dans les pays d'accueil voisins, la fermeture des voies terrestres, les possibilités très limitées en matière de réinstallation et d'accueil pour raison humanitaire et l'insuffisance des canaux migratoires habituels. Tant que les gouvernements européens n'offriront pas des voies sûres et légales adéquates pour gagner l'Europe, les migrants et réfugiés continueront à emprunter des itinéraires dangereux.

Les nouvelles tragédies en mer qui s'annoncent suscitent une inquiétude largement répandue au sein de la communauté internationale.

Lors de son discours devant le Conseil de sécurité des Nations unies en février 2015, le Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR) a été on ne peut plus clair :

« L'opération italienne Mare Nostrum a pris fin, et l'initiative Triton de l'Union européenne dispose d'un mandat et de ressources limités. L'Europe doit augmenter sa capacité à sauver des vies, en mettant en place une opération de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale qui soit viable, sinon des milliers d'autres personnes, y compris un grand nombre de Syriens, périront. »

La décision que les gouvernements européens doivent prendre est simple : c'est une question de vie ou de mort. Que vont faire les gouvernements européens pour que le nombre de morts diminue ?

Depuis la fin de *Mare Nostrum*, les opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale sont de nouveau réduites à un dispositif normal, qui repose sur les capacités des garde-côtes, avec l'aide des navires marchands. Tous les capitaines de bateaux ont l'obligation – au titre du droit international de la mer – de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer, et ce indépendamment de la nationalité de cette personne, de son statut ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée. Les garde-côtes italiens ont fait preuve d'un engagement remarquable pour sauver des vies en mer, ils ont mobilisé leurs ressources et coordonné les opérations de sauvetage par les navires marchands. Les forces armées maltaises ont également apporté leur aide, dans la limite de leurs moyens. Mais la situation nécessite bien davantage. Les autorités, italiennes comme maltaises, l'ont dit clairement. Les organisations représentant la marine marchande ont également dénoncé le manque de moyens. Leurs membres ont subi des pertes financières et leurs équipages ont pris des risques considérables pour mener des opérations de recherche et de sauvetage.

À ce jour, la seule réponse des gouvernements européens a été le déploiement, par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex), de l'opération conjointe Triton, le 1^{er} novembre 2014. La mission de l'opération Triton est de surveiller les frontières et non de rechercher et de sauver les personnes en détresse. Elle dispose de navires plus petits, de moins d'aéronefs et d'un personnel réduit par rapport à *Mare Nostrum*. Les forces d'intervention de Triton sont déployées beaucoup plus près des côtes italiennes et maltaises que celles de *Mare Nostrum* ne l'étaient. Elles sont donc beaucoup plus éloignées de la zone où la plupart des sauvetages ont lieu. Ces moyens d'intervention, comme cela a déjà été le cas, peuvent participer à des opérations de recherche et de sauvetage sur décision des centres de coordination de sauvetage en mer compétents, conformément au droit international de la mer. Mais si Triton participe effectivement au renforcement des capacités de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale, sa contribution demeure insuffisante face aux besoins actuels et prévisibles en la matière, dans les semaines et les mois à venir.

Les gouvernements européens doivent déployer sans attendre davantage de ressources dans le cadre d'une opération humanitaire multilatérale européenne, chargée de porter secours aux réfugiés et aux migrants en danger en Méditerranée centrale, de les amener en lieu sûr et de veiller à ce qu'ils aient accès à une protection internationale. Parallèlement, les gouvernements européens doivent proposer des voies plus sûres, notamment en termes de réinstallation et d'accueil pour raisons humanitaires, et développer les possibilités de migration légale, de façon à offrir une véritable solution de rechange à ceux qui envisagent la traversée par la mer.

Dans ce document, Amnesty International présente des données attestant de l'ampleur de la crise humanitaire en Méditerranée centrale, relaie des témoignages de survivants qui montrent l'impact de cette crise sur la vie et les droits des populations et propose une analyse du manque de ressources en matière de recherche et de sauvetage causé par la fin de *Mare Nostrum* et les insuffisances de Triton.

L'ABSENCE D'AUTRES SOLUTIONS

En 2014, plus de 43 % des personnes ayant traversé la Méditerranée étaient des réfugiés *prima facie*, c'est-à-dire des personnes considérées automatiquement comme des réfugiés dès leur arrivée. D'après Frontex, plus de 170 000 personnes ont rejoint l'Italie par bateau cette année-là, dont 46 % de Syriens et d'Érythréens. Les autres principaux pays d'origine étaient le Soudan, l'Afghanistan et l'Irak.

Les gouvernements européens ont offert trop peu d'autres solutions envisageables à ces personnes. Ils n'ont proposé que peu de places de réinstallation et n'ont accueilli pour raisons humanitaires qu'un nombre très limité de réfugiés syriens qui vivent dans des conditions extrêmement difficiles au Liban, en Jordanie, en Turquie, en Irak et en Égypte. Plus de 3,9 millions de réfugiés ont été recensés dans les pays voisins de la Syrie et en Égypte. Depuis 2013, les pays de l'UE ont offert 40 137 places de réinstallation ou pour raisons humanitaires (chiffre datant du 12 mars 2015), dont 30 000 en Allemagne. Entre 2012 et 2014, les 28 pays de l'UE ont reçu 186 305 nouvelles demandes d'asile de ressortissants syriens.

Les gouvernements européens ont aussi fermé des voies terrestres, limitant de plus en plus l'accès au territoire européen de cette manière. Les demandeurs d'asile ne peuvent pas s'approcher des zones terrestres frontalières entre la Turquie et la Grèce et entre la Turquie et la Bulgarie, en raison du renforcement de la sécurité de chaque côté des frontières. La Bulgarie et la Grèce continuent d'être soupçonnées de renvoyer sommairement des personnes ayant besoin d'une protection internationale vers la Turquie, souvent en recourant à la violence. Les renvois sommaires de la Macédoine vers la Grèce sont monnaie courante. En Serbie, les procédures de demande de protection sont si longues et si souvent refusées, que ceux qui parviennent à atteindre le pays préfèrent poursuivre leur route vers la Hongrie. Pour les Africains Noirs qui viennent du Maroc, il est quasiment impossible d'entrer en Espagne aux postes frontaliers officiels à Ceuta et Melilla. Ceux qui réussissent à sauter par-dessus les grillages sont souvent renvoyés au Maroc sans procédure officielle. Pour beaucoup de Syriens, la seule solution est d'utiliser des faux documents ou de se cacher parmi les travailleurs et commerçants marocains qui chaque jour pénètrent en nombre dans ces enclaves.

En Libye, pays de départ de la grande majorité des bateaux l'an dernier, un nombre important de réfugiés et de migrants souffrent de plus en plus du conflit entre les différentes

factions et des milliers de personnes ont été déplacées. Des mois de combats intenses, souvent dans des zones d'habitation, ont fait des centaines de victimes parmi les civils et ont endommagé les hôpitaux, les écoles, les centrales électriques, les aéroports et les routes. Dans certains endroits, il n'y a plus assez de médicaments, de carburant, d'électricité, d'eau et de nourriture.

Dans ce contexte de non droit, où toutes les parties au conflit sont responsables de graves atteintes aux droits humains, les réfugiés et les migrants sont particulièrement vulnérables faces aux groupes armés, aux milices et aux passeurs. Ils ont signalé des cas d'enlèvement avec demande de rançon, d'agression, de torture et d'autres mauvais traitements dans les centres de détention, d'exploitation, de violences sexuelles et de travail forcé. Certains, comme les chrétiens coptes, ont été tués sommairement en raison de leur religion. Beaucoup ont perdu leurs moyens de subsistance. Alors que la Libye s'enfonce encore dans la violence, de nombreux pays évacuent leurs ressortissants. Mais beaucoup de réfugiés et migrants, notamment les personnes originaires d'Afrique subsaharienne et les ressortissants syriens, ne peuvent pas compter sur l'aide de leur gouvernement ni demander protection aux pays voisins, ceux-ci ayant de plus en plus tendance à fermer leur frontière terrestre avec la Libye par crainte de voir le conflit se propager chez eux.

L'Égypte a fermé sa frontière aux réfugiés et aux migrants et n'autorise que les ressortissants libyens à entrer. La frontière tunisienne reste ouverte aux Libyens mais les ressortissants des autres pays doivent présenter des papiers en règle pour entrer dans le pays et doivent en repartir après un court séjour transitoire. Faute d'autres solutions, les réfugiés et les migrants, en particulier ceux qui ne possèdent pas de papiers d'identité valides, sont de fait pris au piège et n'ont pas d'autre choix que de tenter la traversée maritime pour se mettre en lieu sûr.

L'insécurité qui pousse les populations à fuir leur pays d'origine ou les pays d'accueil voisins, ainsi que la fermeture des voies terrestres par les gouvernements européens et leur réticence à proposer suffisamment de voies sûres et légales, conduisent les réfugiés et les migrants à risquer la dangereuse traversée de la Méditerranée. Les gouvernements européens, dont les politiques sont en partie responsables de cet état de fait, ne peuvent pas se dédouaner de leur responsabilité de sauver la vie de ceux qui sont suffisamment désespérés pour tenter la traversée.

INCIDENTS MORTELS EN MER EN 2015

Depuis la fin de *Mare Nostrum*, le dispositif actuel de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale a été mis à rude épreuve. Depuis le sauvetage de plus de 1 200 personnes à bord de deux cargos en provenance de Turquie entre le 30 décembre 2014 et le 1^{er} janvier 2015, les opérations de recherche et de sauvetage se sont poursuivies sans interruption, souvent auprès de plusieurs centaines de personnes à la fois. Entre le 13 et le 15 février, plus de 2 800 personnes ont été secourues sur au moins 18 bateaux. Dans la seule journée du 15 février, 2 225 passagers d'une douzaine de bateaux ont été secourus. Le 16 février, ce sont encore 1 088 personnes à qui l'on a porté secours. Entre le 4 et le 5 mars, plus de 1 000 migrants ont reçu de l'aide. Dans les premiers jours d'avril, 2 700 personnes ont été secourues au total. Le 10 avril, encore 1 000 passagers ont reçu de l'aide lors de trois opérations de sauvetage distinctes. Entre le 11 et le 14 avril, près de 10 000 personnes ont été secourues lors de plusieurs opérations menées par les autorités italiennes, des navires marchands et les forces d'intervention de Triton. L'après-midi du 12 avril, les garde-côtes italiens et un navire de la marine italienne ont repêché 144 réfugiés et migrants ainsi que neuf corps sans vie après le chavirement d'une embarcation en bois à 80 milles nautiques des côtes libyennes. D'après les garde-côtes italiens, le bateau avait déjà chaviré lorsque des sauveteurs l'ont découvert, alors qu'ils assuraient d'autres opérations dans cette zone. À l'heure où ce document va sous presse, des témoignages de survivants recueillis par l'organisation non gouvernementale Alliance internationale Save the Children et par l'Organisation internationale pour les migrations semblent indiquer que 400 personnes auraient péri dans un naufrage. Les recherches dans la zone se sont poursuivies pendant plusieurs jours mais aucun autre survivant n'a été découvert, pas plus que d'autres corps.

Malgré les efforts des garde-côtes italiens, de la marine italienne, des forces armées maltaises, des navires marchands et, parfois, des équipages de Triton et leurs équipements, on estime que 900 hommes, femmes et enfants ont péri ou ont disparu en mer Méditerranée

centrale dans les trois premiers mois et demi de 2015.

Amnesty International a enquêté de manière approfondie sur trois incidents, ayant chacun fait de nombreuses victimes. Dans les trois cas, il est très probable que le manque de ressources en matière de recherche et de sauvetage après la suppression de *Mare Nostrum*, que Triton n'a pas comblé, ait contribué aux pertes en vies humaines. Dans les deux premiers incidents, le 22 janvier et le 8-9 février 2015, les embarcations des réfugiés et des migrants auraient pu être repérées et secourues plus rapidement si davantage de moyens avaient été déployés plus au sud, vers la Libye. Dans le troisième incident, le 4 mars 2015, l'envoi de sauveteurs professionnels plutôt que l'assistance d'un navire marchand aurait pu empêcher l'un des bateaux en danger de chavirer.

L'INCIDENT DU 22 JANVIER 2015

ABUBAKER JALLOW, JEUNE HOMME DE 21 ANS QUI VIENT DE GAMBIE

« Il y avait un homme arabe, il nous a dit de garder le même cap pendant huit heures, il nous a expliqué comment remettre du carburant dans le réservoir puis il a sauté à l'eau et il est parti. Nous avons navigué toute la nuit mais nous n'avons pas atteint l'Italie... Les gens commençaient à perdre la tête. Certains ont dit qu'ils voulaient partir chercher de la nourriture ou retourner dans leur pays et ont sauté à l'eau. Je ne sais pas combien ont sauté... J'ai perdu ma concentration... Certains ont bu de l'eau de mer... Beaucoup sont morts... Nous avons jeté les corps à l'eau, je ne sais pas combien... Quand nous sommes arrivés à Malte, ils nous ont permis d'appeler nos familles. J'ai appelé ma mère. Elle a pleuré quand je lui ai dit que d'autres étaient morts. »

JEAN, QUI VIENT DE CÔTE D'IVOIRE

« J'ai fui mon pays parce que ma famille m'a menacé quand je lui ai dit que je ne voulais pas que ma fille soit coupée [subisse une mutilation génitale féminine]... Les passeurs étaient armés. Certains d'entre nous avaient peur et ne voulaient pas partir, mais personne ne pouvait faire demi-tour. Ils ne nous ont donné aucune carte, rien. Ils nous ont juste dit : allez tout droit et c'est l'Italie ! »

Sur les quelque 122 passagers du bateau secouru par les forces armées maltaises le 22 janvier 2015, jusqu'à 34 personnes auraient péri en mer. Quatre-vingt-huit hommes venant d'Afrique subsaharienne ont été secourus mais l'un d'entre eux est mort à l'hôpital peu après.

Des survivants retenus dans le centre de détention de Safi, à Malte, ont raconté à Amnesty International avoir quitté Garabouli, en Libye, le 15 janvier à environ 18 heures. Ils n'avaient pas de téléphone, pas d'eau, pas de nourriture et aucun gilet de sauvetage. Ils étaient si serrés dans leur petit canot pneumatique qu'ils ne pouvaient pas s'asseoir ni s'allonger pour dormir. Très vite, ils ont souffert d'épuisement, de froid et de soif. Au bout de quelques jours, il n'y avait plus de carburant et le canot a commencé à prendre l'eau. Ils n'avaient pas de seaux pour écoper et certains passagers ont senti leurs pieds geler après des jours passés dans l'eau froide.

Cela faisait environ huit jours que leur embarcation dérivait lorsqu'un bateau de pêche les a

repérés, à environ 2,5 milles nautiques à l'est des côtes maltaises, à 7 heures du matin. En moins d'une demi-heure, deux bateaux de patrouille des forces armées maltaises, dont l'un dépendait de Triton, ont rejoint le bateau en détresse. Ni les autorités maltaises ni les unités d'intervention de Triton n'avaient repéré l'embarcation avant, alors qu'elle était entrée dans les eaux territoriales maltaises et avait presque atteint les côtes.

LE NAUFRAGE DU 8-9 FÉVRIER 2015

LAMIN, JEUNE HOMME DE 24 ANS VENANT DU MALI

« J'ai dû quitter la Libye, il aurait été trop dangereux de rester ou de retourner dans mon pays... Nous étions 107 sur mon bateau, les passeurs nous ont comptés... Les gens tombaient dans l'eau mais personne ne pouvait leur venir en aide. Ils essayaient de s'accrocher au bateau mais n'y arrivaient pas. J'ai vu trois passagers tomber à l'eau. D'autres personnes sont mortes pour d'autres raisons, peut-être à cause du manque d'eau et de nourriture... Dieu seul sait ce que j'ai ressenti quand j'ai vu les autres mourir... Nous n'étions plus que sept quand les secours sont arrivés. »

Le 8 février 2015, quatre naufrages ont fait plus de 330 victimes.

Des garde-côtes italiens ont dit à Amnesty International qu'ils avaient reçu un appel à l'aide par téléphone satellitaire en début d'après-midi le 8 février, depuis une zone située à 120 milles nautiques au sud de Lampedusa et 40 milles nautiques au nord de la Libye. L'appel était en grande partie inintelligible mais les fonctionnaires ont pu distinguer les mots « dangereux, dangereux » en anglais. Les garde-côtes italiens ont envoyé un aéronef de recherche et deux patrouilleurs, suivis par deux autres après que l'un des premiers bateaux envoyés ait signalé un problème de moteur.

Malgré de très mauvaises conditions météorologiques, avec des vents exceptionnellement violents et des vagues de plusieurs mètres, les garde-côtes italiens ont réussi à atteindre le bateau en difficulté après avoir navigué environ six heures et demi. Ils ont secouru 105 personnes d'un pneumatique à 21 heures. Les naufragés sont montés à bord de deux bateaux de patrouille des garde-côtes. Les conditions météorologiques empirant lors du trajet du retour, qui dura 18 heures, avec de la pluie, de la grêle et des vagues atteignant huit mètres de hauteur, 29 des rescapés n'ont pas survécu. Très légèrement vêtus, affaiblis après avoir passé jusqu'à deux jours à la dérive dans le mauvais temps et des températures proches de zéro, ils n'ont pas résisté aux nouvelles intempéries dans les bateaux non couverts des garde-côtes et sont morts d'hypothermie.

« Ils étaient épuisés, avaient soif et très faim... Lorsque nous avons commencé à transférer les hommes sur notre bateau, alors qu'un navire marchand essayait de nous protéger, la mer est devenue encore plus agitée et nous ne pouvions pas voir grand-chose. Nous leur avons donné des couvertures de survie et des chaufferettes mais cela ne servait pas à grand-chose... Il faisait très froid, peut-être 0 °C. Certains étaient tellement trempés qu'ils ont enlevé tous leurs vêtements... Pour les réchauffer, on les faisait rentrer à tour de rôle dans la cabine mais tout était très difficile. On se sentait tous malades et on avait peur. On avait peur pour nos vies... J'étais tellement en colère : les sauver puis les voir mourir comme ça... »

Salvatore Caputo, infirmier, qui était à bord du navire des garde-côtes italien CP302

Peu de temps après, deux navires marchands qui naviguaient dans la zone ont secouru encore neuf hommes, deux dans un canot pneumatique et sept dans un autre.

Amnesty International a interrogé certains rescapés peu après leur arrivée à Lampedusa. Le récit recueilli dans ces entretiens est terrible. Environ 420 réfugiés et migrants avaient quitté ensemble la ville portuaire libyenne de Garabouli, à 40 km à l'ouest de Tripoli, dans quatre canots pneumatiques. La plupart étaient des jeunes hommes venant d'Afrique de l'Ouest et plusieurs étaient encore mineurs. Des passeurs les avaient gardés près de Tripoli en attendant le jour de la traversée, après leur avoir fait payer environ 650 euros. Le soir du 7 février, les passeurs, qui étaient armés, les ont fait monter à bord de canots pneumatiques numérotés de 1 à 4. Les bateaux étaient propulsés par de petits moteurs hors-bord, et les passeurs n'avaient pas fourni suffisamment de carburant pour le trajet. Les garde-côtes italiens interrogés plus tard par Amnesty International ont souligné que les prévisions météorologiques dans cette partie de la Méditerranée étaient mauvaises pour toute la semaine et que les réfugiés et les migrants naviguaient vers une mort certaine.

Tôt le matin du 8 février, les bateaux sont partis à la dérive dans la Méditerranée au nord de la Libye, en grave danger. D'énormes vagues s'abattaient sur les pneumatiques, entraînant les passagers par-dessus bord. Le premier pneumatique s'est dégonflé et a commencé à prendre l'eau avant d'être trouvé par les bateaux de patrouille des garde-côtes italiens. Le deuxième pneumatique n'a jamais été retrouvé et aucun de ses passagers n'a survécu. Des navires marchands ont secouru deux autres pneumatiques. Sur l'un d'entre eux, seules sept personnes étaient vivantes. Lorsque les rescapés sont montés à la corde jetée par l'équipage d'un navire marchand, leur pneumatique a coulé avec de nombreux corps sans vie. Un autre navire marchand a trouvé le quatrième pneumatique l'après-midi du 9 février, dégonflé et dont seul l'avant émergeait. Deux hommes avaient réussi à s'y accrocher.

D'après les survivants, selon lesquels chaque pneumatique comptait environ 105 passagers, plus de 330 personnes ont perdu la vie.

Le responsable du centre de coordination de sauvetage en mer italien a expliqué à Amnesty International que, mis à part les deux navires marchands qui naviguaient dans la zone, les garde-côtes italiens étaient seuls pour porter secours ce jour-là.

Trop de paramètres entrent en jeu pour calculer combien de vies auraient pu être sauvées avec de meilleurs moyens, mais le bilan des victimes serait probablement moins lourd. D'après des spécialistes garde-côtes, leurs bateaux de patrouille étaient les seuls qui auraient pu atteindre l'embarcation en détresse dans ces conditions météorologiques extrêmes. Pourtant, si d'autres navires avaient été déployés plus près des côtes libyennes, ils auraient probablement pu atteindre les bateaux en difficulté plus tôt, peut-être même avant que les conditions météorologiques se dégradent.

LE NAUFRAGE DU 4 MARS 2015

MOHAMMED, UN PALESTINIEN DE 25 ANS VENANT DU LIBAN

« À 17 heures, un bateau américain [libérien, les drapeaux sont similaires] est arrivé, nous pouvions l'apercevoir. Il s'est rapproché de notre embarcation. Ils nous ont lancé une échelle de corde... Beaucoup ont essayé de s'y accrocher et le bateau a chaviré... Je suis tombé à l'eau, j'étais le premier. Je ne pouvais plus respirer. Dans l'eau, c'était comme une scène de guerre. Il y avait des hélicoptères et des bateaux autour de nous... Immirdan, une Syrienne d'environ 35 ans, est morte avec son fils d'un an. Ils ne savaient pas nager. Elle m'avait demandé du pain, du chocolat, du fromage, et je lui en avais donné. Vingt minutes plus tard, le bateau a chaviré. Je l'ai vue. J'ai vu aussi une autre femme, une Noire, qui est morte. Et j'ai vu des membres de la marine, sur le grand bateau, qui essayaient de ranimer quelqu'un. Mais ils n'ont pas réussi. »

L'après-midi du 4 mars 2015, un bateau qui transportait environ 150 personnes, dont 20 femmes et 10 enfants, a chaviré à environ 50 milles nautiques des côtes libyennes, alors qu'un gros remorqueur en service près d'une plateforme pétrolière libyenne dans cette zone s'approchait pour lui porter secours. L'embarcation avait quitté Tripoli, en Libye, la nuit précédente. Les passagers, majoritairement des Syriens, des Palestiniens, des Érythréens, des Soudanais et des Somaliens, cherchaient désespérément de l'aide alors que leur bateau avait commencé à prendre l'eau. Nombre d'entre eux sont passés sur un côté du bateau, vers l'échelle que leur avait lancé l'équipage du remorqueur, ce qui a provoqué le chavirement.

Le Dattilo, un navire des garde-côtes italien, était dans les parages, avec déjà à son bord 381 personnes qui venaient d'être secourues dans une autre opération. Il a réussi à sauver 121 passagers à la mer. Il a également repêché 10 corps sans vie.

Les garde-côtes italiens et maltais ont expliqué à Amnesty International que lors d'un sauvetage, l'une des principales préoccupations est d'empêcher que le bateau en difficulté ne chavire. Ils savent que dans une telle situation, les passagers ont tendance à se lever soudainement lorsqu'ils voient les sauveteurs s'approcher et à se mettre du côté où l'aide arrive. Pour éviter cela, les sauveteurs professionnels utilisent des bateaux plus petits, comme des bateaux pneumatiques semi-rigides, et s'approchent de l'embarcation en difficulté vers l'avant avec un seul bateau ou avec deux bateaux, un de chaque côté. L'équipage du remorqueur sur place lors du drame ne pouvait pas procéder ainsi. Cet incident illustre bien non seulement les efforts déployés par les navires marchands pour venir en aide, mais aussi les limites rencontrées. Les navires marchands, qui ont parfois des murailles (terme désignant la partie latérale de la coque d'un bateau) très hautes, ne sont pas conçus ni équipés pour mener des opérations de sauvetage et ne peuvent pas s'approcher d'un bateau plus petit en difficulté sans risques.

DES DÉPARTS ATTENDUS, DES MORTS PRÉVISIBLES

« Lorsque les traversées reprendront après l'hiver, nous ne serons pas en mesure de les récupérer tous, si nous restons les seuls à y aller. »

L'amiral Giovanni Pettorino, responsable du centre de coordination de sauvetage en mer des garde-côtes italiens

Tout le monde reconnaît l'ampleur et l'urgence de la crise humanitaire qui frappe la Méditerranée. Les organisations internationales, les agences comme Frontex et le gouvernement italien s'entendent pour dire que le nombre de réfugiés et de migrants qui quitteront les côtes d'Afrique du Nord en 2015 pour gagner l'Europe risque d'être équivalent au nombre record de 2014, ou de le dépasser.

En 2014, l'agence Frontex a comptabilisé 278 000 franchissements illégaux des frontières européennes, soit environ 2,5 fois plus qu'en 2013 (107 000) et 2 fois plus qu'en 2011 (141 000) lors du printemps arabe. La plupart de ces entrées en 2014 se sont faites par la Méditerranée, 218 000 selon le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), dont 170 000 environ étaient à destination de l'Italie.

Lors des deux premiers mois de 2015, les franchissements illégaux des frontières par la Méditerranée centrale ont augmenté de 42 %, principalement au départ de la Libye, comparés aux deux premiers mois de 2014 (de 5 506 à 7 834). Ces chiffres, selon Frontex, « défiaient les normes saisonnières généralement basses, l'hiver étant la saison la plus dangereuse pour traverser la mer Méditerranée ».

Le mois de mars a connu un léger ralentissement, temporaire seulement, du nombre d'arrivées. Les données du ministère de l'Intérieur italien indiquent une légère baisse sur les trois premiers mois de l'année par rapport à la même période en 2014 (10 132 arrivées contre 10 744). Au début du mois d'avril, les arrivées sont reparties à la hausse. Au 15 avril 2015, on comptait 21 385 arrivées contre 20 899 au 15 avril 2014. Il semble que les niveaux records d'arrivées en 2014 se maintiendront cette année.

Ces chiffres ne doivent pas être interprétés comme étant d'une ampleur ingérable pour les États européens. Comparés à d'autres, par exemple ce que vivent les pays frontaliers de la Syrie, où 3,9 millions de réfugiés Syriens ont trouvé refuge, ils sont faibles.

Pour autant, les opérations de recherche et de sauvetage d'un si grand nombre de personnes naviguant sur des embarcations de fortune pourraient vite devenir ingérables sans un effort concerté des gouvernements européens. Il ne faut pas sous-estimer d'une part les risques encourus par les passagers de ces embarcations et les souffrances qu'ils endurent et, d'autre part, les difficultés rencontrées par les gouvernements des États côtiers européens et l'industrie maritime qui leur portent secours et les accueillent. Les gouvernements européens doivent en prendre collectivement la responsabilité.

D'après le HCR, les trois premiers mois et demi de l'année 2015 ont vu 900 personnes périr ou disparaître en mer, contre 17 à la même période en 2014. Cela représente une personne sur 23 qui se noie en tentant la traversée, ou encore 53 fois le nombre de décès enregistrés pendant la même période en 2014, alors que le nombre total de migrants essayant de gagner l'Europe par la mer était à peu près le même.

LES INSUFFISANCES DANS LES OPÉRATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE EN MÉDITERRANÉE CENTRALE APRÈS *MARE NOSTRUM*

« Ça nous a pris à peine un peu plus d'un week-end pour organiser [*Mare Nostrum*]. La marine italienne est prête. Nous avons des procédures bien rodées. Nous avons de l'expérience. Si on nous le demande, on peut redémarrer une opération humanitaire en très peu de temps, en l'espace de 48 ou 72 heures environ. »

Le capitaine de frégate Massimiliano Lauretti, Stato Maggiore Marina, 3° Reparto Piani, Operazioni e Strategia Marittima

Pour venir en aide aux personnes fuyant l'Afrique du Nord à bord d'embarcations de fortune, l'Italie a déployé une vaste opération humanitaire entre le 18 octobre 2013 et le 31 octobre 2014, du nom de *Mare Nostrum*, qui avait aussi pour but de combattre le trafic illicite et la traite d'êtres humains.

Dans le cadre du dispositif *Mare Nostrum*, les autorités italiennes ont porté secours à plus de 166 000 personnes en 2014. (En comptant les personnes arrivées d'elles-mêmes jusqu'aux côtes, on arrive à un total de plus de 170 000 arrivées de réfugiés et migrants.) Parmi ces personnes, près de 83 000 ont été secourues par les équipages de *Mare Nostrum* ou la marine italienne, plus de 38 000 par les garde-côtes italiens, plus de 42 000 par des navires marchands coordonnés par le centre de coordination de sauvetage en mer de Rome et 1 700 par la police des douanes italiennes, des équipages de sauvetage privés ou la flotte de Frontex.

Ces chiffres montrent que même si le dispositif classique de recherche et de sauvetage, qui repose sur les garde-côtes et les navires marchands, peut sauver des dizaines de milliers de

vies, l'accroissement des capacités en 2014 organisé par la marine italienne a permis le sauvetage de 83 000 personnes supplémentaires, avec des procédures sûres et adaptées.

Mare Nostrum disposait d'un budget de neuf millions d'euros par mois et pouvait déployer à tout moment cinq navires militaires italiens, avec leurs équipements aériens et environ 900 employés. Les moyens et les procédures en place avaient été définis pour être le plus à même de porter secours à des bateaux en difficulté, d'accueillir les naufragés en mer dans des conditions sûres et de réduire au maximum le temps de débarquement des rescapés au port afin que les forces d'intervention puissent repartir rapidement sauver d'autres vies.

Et, point essentiel, le domaine d'intervention de *Mare Nostrum* s'étendait à environ 100 milles nautiques au sud de Lampedusa. Comme le confirme Frontex, la plupart des opérations de recherche et de sauvetage de bateaux de réfugiés et de migrants ont lieu à environ 40 milles nautiques des côtes libyennes, soit à 155 milles nautiques de Lampedusa.

Malgré les nombreuses vies sauvées en mer grâce à *Mare Nostrum*, l'Italie a mis fin à l'opération, de concert avec d'autres gouvernements européens, s'inquiétant de l'afflux de personnes arrivant par la mer. Après une période de transition de deux mois, au cours de laquelle la marine italienne a continué à mettre à disposition des ressources supplémentaires pour la recherche et le sauvetage en Méditerranée centrale, le dispositif a retrouvé ses capacités habituelles le 1^{er} janvier 2015 et repose principalement sur les ressources des garde-côtes et des navires marchands. Les besoins en recherche et sauvetage n'ont, quant à eux, pas diminué.

LA PRESSION SUR LE COMMERCE MARITIME

La suppression de *Mare Nostrum* a accentué la pression sur les navires marchands en matière d'assistance aux réfugiés et aux migrants. Le 31 mars 2015, les représentants des principales associations de l'industrie maritime et des organisations syndicales des gens de mer ont exprimé leur inquiétude en des termes on ne peut plus clairs :

« [...] il est inacceptable que la communauté internationale se repose chaque jour davantage sur les navires marchands et les gens de mer pour mener des sauvetages de plus en plus grande ampleur, au cours desquels un seul bateau peut être amené à secourir 500 personnes à la fois. Les bateaux de commerce ne sont pas équipés pour mener des opérations de sauvetage d'une si grande ampleur, qui font également courir des risques non négligeables pour la sécurité, la santé et le bien-être des équipages de ces bateaux, qui ne devraient pas avoir à se retrouver dans de telles situations... Le plus urgent est que les États membres de l'UE et de l'Espace économique européen augmentent les ressources et l'aide consacrées aux opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée, eu égard au grand nombre d'opérations de sauvetage pouvant s'avérer dangereuses qui sont aujourd'hui menées par des navires marchands. Nous estimons que cette situation devient intenable. »

Thomas Rehder, président de l'Association des armateurs de la Communauté européenne ; Eduardo Chagas, secrétaire général de la Fédération européenne des travailleurs des transports ; Masamichi Morooka, président de la Chambre internationale de la marine marchande ; Dave Heindel, président de la section des gens de la mer de la Fédération internationale des ouvriers du transport

D'après les garde-côtes italiens, lorsque *Mare Nostrum* était en place en 2014, le centre de coordination de sauvetage en mer de Rome a demandé à 822 navires marchands de se détourner de leur route pour des opérations de recherche et de sauvetage. Deux cent cinquante-quatre de ces navires ont pris des réfugiés et des migrants à leur bord, portant ainsi secours à 42 061 personnes au total. D'après la Chambre internationale de la marine marchande, ce sont 111 navires marchands qui ont été déroutés de janvier 2015 au début du mois d'avril pour mener des opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale. Quarante et un de ces navires ont porté secours à 3 809 personnes au total.

En mars 2015, le HCR a indiqué qu'à la suite de lourdes pertes financières subies en raison de leur participation à des opérations de recherche et de sauvetage, les compagnies maritimes ont commencé à modifier leurs itinéraires pour éviter les zones empruntées par de nombreux bateaux de migrants. Par ailleurs, les bateaux privés hésitent maintenant à transmettre leur position en mer.

Les opérations de secours de grande ampleur en mer, concernant parfois plusieurs centaines de personnes à la fois, posent d'importantes difficultés aux navires commerciaux et à leurs équipages. Souvent, même les grands navires n'ont qu'un équipage réduit, d'une vingtaine de membres, et n'ont de la nourriture et des lits que pour eux. Pour les membres d'équipage, s'occuper des besoins fondamentaux d'un grand nombre de personnes en détresse est

éprouvant. Cela représente beaucoup d'heures de travail supplémentaires, du sommeil en moins, avec d'importantes conséquences pour la santé et la sécurité de ces employés.

Les sauvetages menés par des navires marchands sont également beaucoup plus dangereux pour les réfugiés et les migrants. La taille de ces navires, leurs murailles élevées, l'absence d'équipements adaptés pour transférer des passagers à bord et le manque de formation spécifique des équipages sont autant de facteurs augmentant le risque que les embarcations ne chavirent ou ne coulent pendant l'opération de sauvetage.

Pour que le dispositif de recherche et de sauvetage fonctionne efficacement, il est essentiel que les navires commerciaux continuent de s'acquitter de l'obligation qu'ils ont de porter secours aux personnes en détresse ; néanmoins, les gouvernements européens ont la responsabilité de veiller à ce que les navires commerciaux ne soient pas accablés par des coûts et des risques inutiles. Les gouvernements européens doivent en particulier assurer un débarquement planifié et rapide des personnes secourues dans un lieu sûr, le plus proche possible de l'itinéraire original du navire. Surtout, les gouvernements européens doivent prendre leurs responsabilités et mettre en place un dispositif de recherche et de sauvetage qui permette que la grande majorité des opérations soit conduite par des navires et des aéronefs adaptés.

LES LIMITES DE TRITON

« L'opération Triton [...] ne peut pas gérer la problématique des migrants toute seule. Elle dispose de deux aéronefs, un hélicoptère, deux navires de patrouille de haute mer et quatre navires de patrouille côtière : une flotte adaptée à son mandat, qui est de surveiller les frontières de l'Union européenne et non de contrôler les 2,5 millions de km² de la Méditerranée. Avec 2,9 millions d'euros par mois, le budget de Triton représente le tiers de ce que l'Italie dépensait dans le cadre de l'opération *Mare Nostrum*. »

Frontex, opération Triton - Winter developments, 24 décembre 2014

Après la suppression de *Mare Nostrum*, les gouvernements européens ont accepté de partager la responsabilité de la surveillance de la frontière sud de l'Europe, le long des côtes italiennes et maltaises. Pour ce faire, l'agence européenne de surveillance des frontières Frontex a mis en place l'opération conjointe Triton le 1^{er} novembre 2014.

L'objectif de Triton est la surveillance des frontières afin de « contrôler les flux migratoires illégaux vers les territoires des États membres de l'Union européenne et lutter contre la criminalité transfrontalière » à l'est et au sud de l'Italie et de Malte. Une grande partie de cette zone n'est couverte que par une surveillance aérienne et les navires de Triton restent à moins de 30 milles nautiques des côtes italiennes et maltaises. Frontex et d'autres experts estiment que les moyens et le budget de Triton, soit 2,9 millions d'euros par mois, suffisent à l'objectif de ses opérations, le contrôle des frontières. Dans un document adressé à Amnesty International, Frontex a expliqué que si l'on exclue le franchissement illégal des frontières, entre le 1^{er} novembre 2014 et le 29 mars 2015, un seul incident concernant le trafic illicite de marchandises a été signalé, impliquant un bateau de pêche qui transportait 1 600 kg de drogue. Cet incident a abouti à l'arrestation de neuf trafiquants.

Si Triton n'a explicitement pas vocation à remplacer *Mare Nostrum*, sa flotte mène aussi des opérations de recherche et de sauvetage. Frontex a expliqué par écrit à Amnesty International que les plans opérationnels des opérations conjointes en cours contiennent des informations sensibles qui ne peuvent pas être dévoilées. Cependant, des responsables du Centre de coordination international de Triton (International Coordination Centre, ICC) à Pratica di Mare, en Italie, ont expliqué à Amnesty International que le plan opérationnel de Triton énonce clairement que si un centre de coordination de sauvetage en mer compétent demande à Triton de répondre à un appel de détresse, Triton obtempérera immédiatement, conformément au droit de la mer.

Par conséquent, même si Triton ne complète pas de manière explicite les capacités de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale, ses moyens peuvent être utilisés en cas de besoin.

D'après Frontex, depuis la mise en place de Triton, entre le 1^{er} novembre 2014 et le 29 mars 2015, 8 108 des 24 434 personnes secourues en Méditerranée centrale l'ont été avec la participation d'équipements cofinancés par Frontex.

Cette contribution est importante. Cependant, le financement d'une partie des capacités de recherche et de sauvetage par l'Union européenne grâce à Triton ne signifie pas automatiquement l'accroissement des capacités dans la région. Ainsi, les forces armées maltaises ont engagé la totalité de leurs moyens d'intervention dans Triton et mènent régulièrement des opérations de recherche et de sauvetage sous sa bannière. S'il en ressort que ces activités sont attribuées à Triton, il est toutefois probable que Malte répondrait à un appel de détresse avec les mêmes moyens si Triton n'existait pas. On peut en dire de même pour les moyens d'intervention italiens.

Si l'on compare les moyens d'intervention de Triton à ceux de *Mare Nostrum*, le manque de ressources pour la recherche et le sauvetage est évident. Le Centre de coordination internationale de Triton a refusé de communiquer à Amnesty International une liste précise des moyens à sa disposition. Cependant, Frontex a indiqué dans une lettre la liste des moyens déployés, au minimum et au maximum. Frontex a confirmé que la majorité des bateaux aujourd'hui déployés par Triton sont des navires de patrouille côtière, qui sont de petits bateaux, en plus d'un navire de patrouille plus grand (Frontex nomme cela le « déploiement minimum en "basse saison" »). Par comparaison, *Mare Nostrum* disposait non seulement de deux gros navires de patrouille mais aussi d'une ou deux frégates plus grandes et même d'un très grand navire de guerre. Chaque navire transportait des bateaux pneumatiques rigides pour faciliter les opérations de secours et était à même de fournir des soins médicaux.

En ce qui concerne les moyens aériens, les responsables de Triton ont indiqué qu'un hélicoptère et deux aéronefs opéraient en permanence, alors que *Mare Nostrum* disposait de trois aéronefs, de drones et de six hélicoptères (stationnés sur les navires ou sur la terre ferme).

Cette comparaison montre combien les moyens à disposition de Triton sont moindres par rapport à ceux de *Mare Nostrum*.

Mare Nostrum déployait ses forces d'intervention jusqu'à 95 milles nautiques des côtes libyennes et devait parcourir environ 55 milles nautiques pour atteindre la zone où la plupart des bateaux en détresse sont secourus (à environ 40 milles nautiques des côtes libyennes). Les navires de Triton, moins nombreux et plus petits, doivent parcourir environ 125 milles nautiques pour atteindre cette zone.

Triton est donc une mauvaise réponse à la crise des réfugiés et des migrants qui frappe la Méditerranée centrale. Sa capacité à participer aux opérations de recherche et de sauvetage est limitée.

Il faut mettre en place une opération différente, à dimension humanitaire, d'une taille adaptée à l'ampleur des besoins en termes de recherche et de sauvetage. La référence en matière de minimum requis reste *Mare Nostrum*.

RECOMMANDATIONS

- Les gouvernements européens doivent de toute urgence mettre en place une opération humanitaire multilatérale, dont le mandat serait de sauver des vies en mer Méditerranée, qui déploierait des moyens navals et aériens correspondant à l'ampleur des départs prévisibles, et qui surveillerait la haute mer le long des principaux itinéraires de migration.
- En attendant la mise en place d'une telle opération humanitaire, les gouvernements européens doivent apporter une aide financière et/ou logistique à l'Italie et à Malte pour leur permettre de renforcer leurs capacités en matière de recherche et de sauvetage.
- La Commission européenne doit appuyer la mise en place d'une opération humanitaire concertée dont la mission serait de sauver des vies en mer et appeler les gouvernements européens à s'y atteler. Le programme européen en matière de migration, qui doit être lancé en mai 2015 afin d'aborder la question des migrations vers l'Europe avec une « approche holistique », devra intégrer cet appel aux gouvernements et définir des voies sûres et légales pour permettre aux réfugiés de gagner l'Europe.
- Afin de réduire le nombre de personnes qui tentent la traversée de la Méditerranée, les gouvernements européens doivent augmenter le nombre de places de réinstallation et d'admissions à titre humanitaire. Ils doivent également accroître la délivrance de visas pour les personnes ayant besoin d'une protection internationale et veiller à ce que les réfugiés aient un accès effectif à l'asile aux frontières terrestres.

**AMNESTY
INTERNATIONAL**



www.amnesty.org/fr/