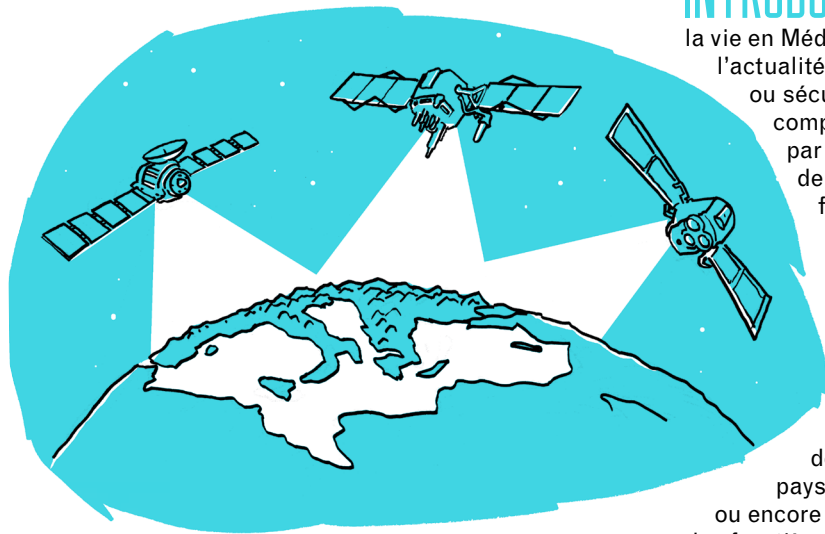


MORTS
ET DISPARUS
EN MER



LA
MÉDITERRANÉE, UNE MER
DEVENUE FRONTIÈRE



Edition
Boats 4 People
Rédaction
Fasti, Gisti et La Cimade
Conception graphique
Bureau 205
Illustrations
Federico Geller
Impression
Imprimerie de la Centrale
62302 Lens
Avec le soutien de
la Fondation de France,
le Fonds pour les droits humains
mondiaux (FDHM) et l'Union
des églises protestantes
d'Alsace Lorraine (UEPAL)



INTRODUCTION

Depuis 2014, plus de 10000 personnes en migration ont perdu la vie en Méditerranée. Ces morts font la une de l'actualité, mais les approches émotionnelles ou sécuritaires ne suffisent pas à rendre compte de cette hécatombe suscitée par les politiques européennes de renforcement des contrôles aux frontières. Elles contribuent à alimenter le fantasme de « l'invasion ».

Dans cet espace méditerranéen où se croisent bateaux de pêche et de marine marchande battant pavillons de tous les pays du monde, bâtiments et appareils des garde-côtes, des services douaniers, des armées des différents pays du pourtour méditerranéen ou encore de Frontex (l'agence de contrôle des frontières extérieures de l'Union européenne), les responsabilités sont diffuses : qui doit intervenir, dans quelle situation et comment ? D'autres espaces maritimes européens, souvent méconnus, sont aussi le théâtre de situations dramatiques. Au large du département français de Mayotte, selon les autorités comoriennes, en 20 ans, au moins 12000 personnes sont mortes.

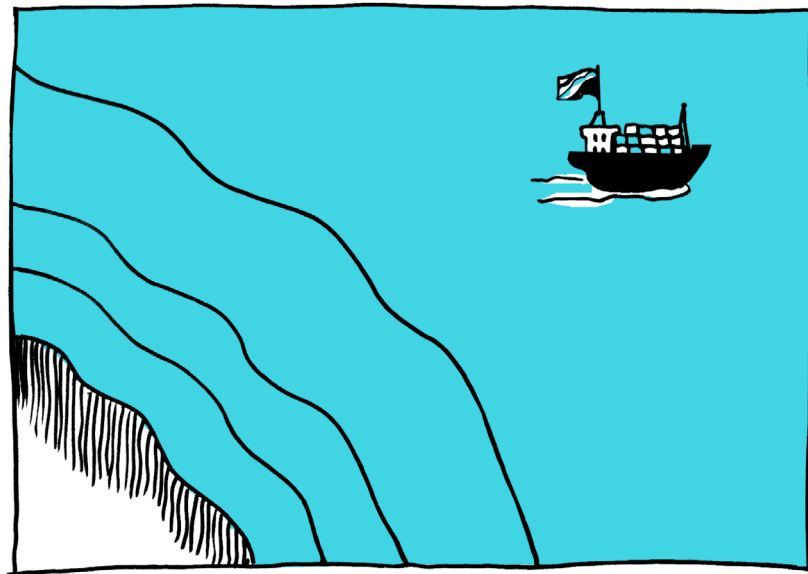
Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

QUELS DROITS S'APPLIQUENT EN MER ?

Les États
du monde se
sont mis
d'accord pour
fixer des règles
communes

dans les espaces
maritimes.

Plusieurs conventions
internationales ont été signées, en
particulier celle de Montego Bay
en 1982: Convention des Nations Unies
sur le droit de la mer (CNUDM).
L'ensemble des mers de la planète
est découpé en zones. Selon qu'une
embarcation se trouve à proximité
ou au large des côtes d'un pays, les
règles ne sont pas les mêmes: droit de
naviguer, de pêcher, d'arraisonner un
bateau ou obligation de porter secours.
Les règles de droit qui s'appliquent à
bord d'un bateau sont celles de son
«pavillon»: le drapeau du bateau qui dit
sa nationalité. Les droits et obligations
du bateau, eux, dépendent de la zone
dans laquelle il se trouve.



Terre

Eaux
territoriales
12 miles

Zone contigüe
12 miles

Zone
économique
exclusive
200 miles

Eaux
internationales



Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière



Pour aller plus loin
PRO ASYL, Les réfugiés
en situation de détresse en
mer: agir et assister. Conseils
pour capitaines et équipages,
janvier 2016.

Loin des côtes, en haute mer, c'est un espace de liberté. Chacun peut y circuler librement. Un bateau ne peut pas y être intercepté, sauf si la poursuite de ce bateau a commencé plus près de la côte.

O Tout près des côtes, ce sont les «eaux territoriales» d'un pays. Ce n'est plus le territoire du pays, mais les autorités ont des prérogatives sur cet espace : les garde-côtes peuvent empêcher un bateau d'y entrer, arrêter les passagers d'un bateau et les ramener à terre, etc.

En mer, il y a une règle sacrée : l'obligation de porter secours aux passagers d'un bateau en difficulté.

La convention Search and rescue (SAR) précise qui doit intervenir lorsqu'un bateau est en détresse, que doivent faire ceux qui reçoivent les appels au secours (les garde-côtes, les autres bateaux, les hélicoptères et avions), dans quel pays les passagers doivent être emmenés.

Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

LA MÉDITERRANÉE : UNE MER MILITARISÉE, QUADRILLÉE ET SURVEILLÉE

L'agence
européenne
Frontex

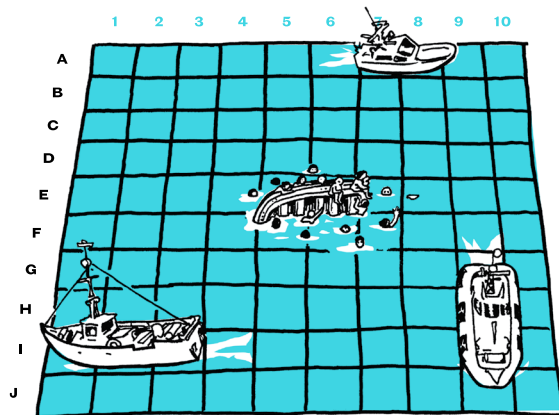
de surveillance des frontières
externes de l'Europe se déploie
à des points clés de

la Méditerranée via
des opérations telles que
« Triton » entre l'Italie,
l'Égypte et la Libye, ou
encore « Poséidon », entre
la Grèce et la Turquie.

Elle a pour rôle
principal la surveillance
à distance (vol de
reconnaissance, radars, etc.) des itinéraires
des migrants et les interceptions en mer
des embarcations de personnes considérées
comme « indésirables ».

Depuis décembre 2013, Frontex peut recourir
au système d'échanges d'informations
et de données **Eurosur**, créé par l'Union
européenne, en principe pour les opérations de
recherche et de sauvetage, mais en réalité
prioritairement pour lutter contre l'immigration
dite « irrégulière ».

Après les deux naufrages d'avril 2015, qui ont
fait plus de 1000 morts, les États européens
et l'UE ont désigné les seuls coupables à
leurs yeux des tragédies en mer : les passeurs.



En juin, a débuté, dans les eaux internationales
face à la Libye, l'opération militaire européenne
EUNAVFOR Med (également appelée « Sophia »).
Elle prévoit l'échange d'informations avec
l'agence Frontex, l'Italie ou encore l'agence
des polices européennes, **Europol**,
et a pour but d'identifier, saisir
et détruire les bateaux utilisés pour
le passage en mer.

Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

Entre les côtes grecques et la Turquie, l'Otan (Organisation du traité de l'Atlantique nord), qui a proposé son aide à l'Europe, patrouille entre les deux pays pour dissuader les migrants de tenter le passage et collecter de l'information sur les passeurs.



La Méditerranée est ainsi quadrillée par toutes sortes d'opérations civiles et militaires.

Dès lors, dans une mer aussi surveillée, pourquoi tant de naufrages ?

Frontex, l'Otan ou EUNAVFOR Med ont pour mandat principal la lutte contre les passeurs et l'immigration « irrégulière ».



Leur objectif est d'empêcher les personnes de quitter les pays voisins ou de les intercepter en mer afin d'opérer un tri entre celles qui pourraient rester sur le sol européen et les autres. Le sauvetage, obligation de droit international, n'est de leur ressort qu'en second lieu. Malgré la présence de ces différents organismes et leurs efforts de communication pour démontrer qu'ils font du sauvetage, les naufrages, les disparus et les morts en mer augmentent. C'est ce que souligne la campagne inter associative Frontexit « Surveiller, n'est pas veiller sûr ».

MORTS ET DISPARUS EN MÉDITERRANÉE

La multiplication des dispositifs de surveillance et la militarisation des frontières terrestres et maritimes n'empêchent pas les morts en mer.

Au contraire, le risque est accru par le changement de routes que ces politiques provoquent : les nouvelles voies de passage sont toujours plus longues et plus risquées.

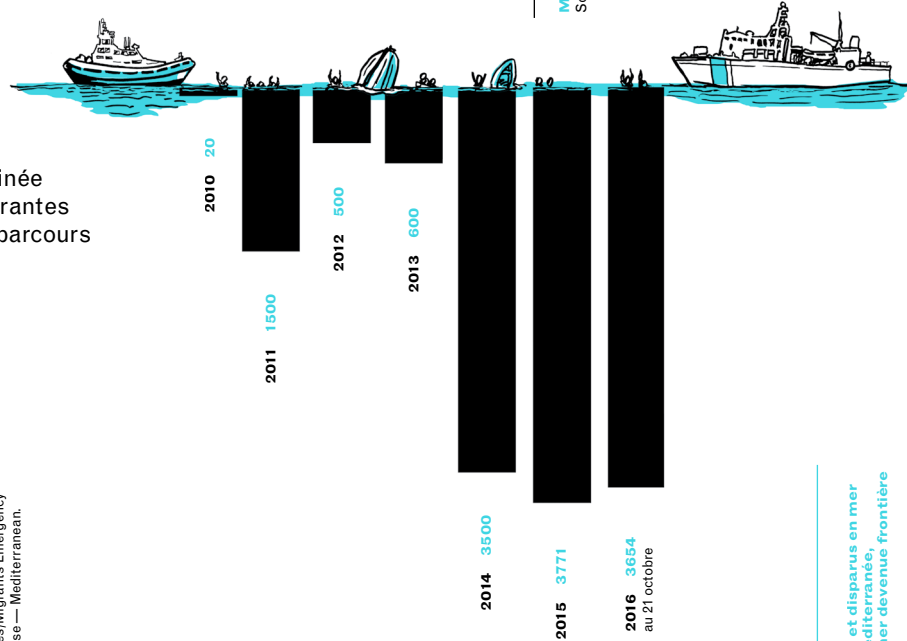
En 2015, 5350 personnes ont trouvé la mort durant leur parcours migratoire, dont 3771 en traversant la Méditerranée pour rejoindre l'Europe selon les estimations du Haut commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR). Un chiffre qui dépasse celui de 2014 (3500 morts) et fait de la Méditerranée, pour une nouvelle année encore, la frontière la plus meurtrière au monde, loin devant l'Asie du Sud-Est qui comptabilise 800 décès en 2015¹. Les dix premiers mois de 2016 annoncent une année encore plus meurtrière avec déjà plus de 3600 morts en Méditerranée².

Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

La plupart de ces hommes, femmes et enfants disparaissent anonymement, sans que soient mises en place des procédures permettant de les identifier et sans que leurs proches puissent savoir ce qu'ils sont devenus. Tandis que les États sont en mesure de mettre en œuvre différentes procédures permettant de retrouver et d'identifier leurs ressortissants en cas de catastrophe naturelle, il n'existe aujourd'hui aucune procédure harmonisée à l'échelle européenne, encore moins méditerranéenne, destinée à identifier les personnes migrantes qui perdent la vie durant leur parcours migratoire.

1 HCR,
«Après près de 350000
boat-people en 2014, le HCR appelle
à sauver des vies en Méditerranée»,
10 décembre 2014.
OIM,
«L'OIM recense 3771 décès
de migrants dans la Méditerranée
en 2015», **1er mai 2016.**

2 HCR,
Refugees/Migrants Emergency
Response — Mediterranean.



Morts en Méditerranée
Source HCR

Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

POUR UNE MÉDITERRANÉE SOLIDAIRE

Citoyennes, solidaires,
individuelles ou collectives,
les initiatives sont

nombreuses, en voici
quelques exemples :

- Watch The Med

est une plate-forme
de cartographie en ligne visant
à surveiller les décès

et les violations des droits humains en mer.

Cette cartographie a soutenu la procédure pénale
menée dans plusieurs pays européens dans
l'affaire «Left-to-die Boat».



- Dénonçant l'indifférence
des pouvoirs publics des deux côtés
de la Méditerranée, des familles de
disparus en Méditerranée se mobilisent

en Algérie et en Tunisie, notamment par la
constitution d'associations et de collectifs.

Des citoyens européens se mobilisent aussi pour
directement porter secours aux personnes
migrantes en détresse en Méditerranée, face au
manque de volonté politique pour la mise en
œuvre de réelles opérations de sauvetage en mer :

- Le réseau Alarm Phone a mis en place
un numéro de téléphone, géré par des activistes
de plusieurs pays, disponible 24 heures sur 24
et 7 jours sur 7 afin de conseiller les personnes en
détresse en mer, donner l'alerte aux autorités
concernées et s'assurer que les secours
interviennent.



- Des
entrepreneurs
allemands
(Seawatch),
des milliardaires
américains (MOAS), des secouristes bénévoles
espagnols, Médecins sans frontière, ou encore
SOS Méditerranée, financée par une opération de
crowdfunding, parcourent la Méditerranée pour
sauver les personnes migrantes en détresse.
Ces initiatives révèlent le souhait de milliers de
citoyens que la Méditerranée cesse
d'être un cimetière et redevienne
un espace qui unit deux continents
et plusieurs cultures.



L'affaire du «Left-to-die Boat», bateau abandonné à la mort

Au printemps 2011, au moment des opérations militaires internationales en Libye, un bateau a quitté Tripoli avec 72 personnes à bord en direction de l'île de Lampedusa.

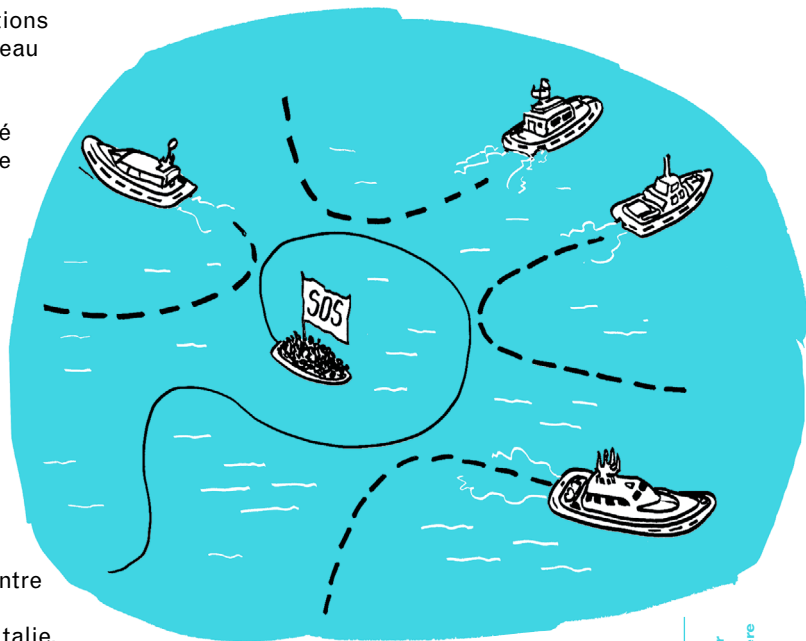
Au bout de plusieurs heures, il s'est trouvé en difficulté. Malgré les appels de détresse parvenus au centre de coordination des sauvetages de Rome et alors que plusieurs navires militaires, bateaux de pêche et avions ont croisé sa route, personne n'est intervenu pour sauver les passagers.

Le bateau a dérivé durant 15 jours avant d'échouer sur les côtes libyennes. Seules 9 personnes ont survécu.

Les rescapés, avec l'aide d'une équipe de juristes et d'ONG, ont porté plainte pour non-assistance à personnes en danger contre les armées de plusieurs pays présentes dans la zone: France, Belgique, Espagne, Italie, Royaume-Uni, Canada et États-Unis.

À l'automne 2016, les procédures ne sont pas terminées: ici l'instruction est toujours en cours, là, la justice nationale a dit qu'aucun bateau du pays n'était à proximité...

Les plaignants vont déposer des recours devant la Cour européenne des droits de l'Homme.

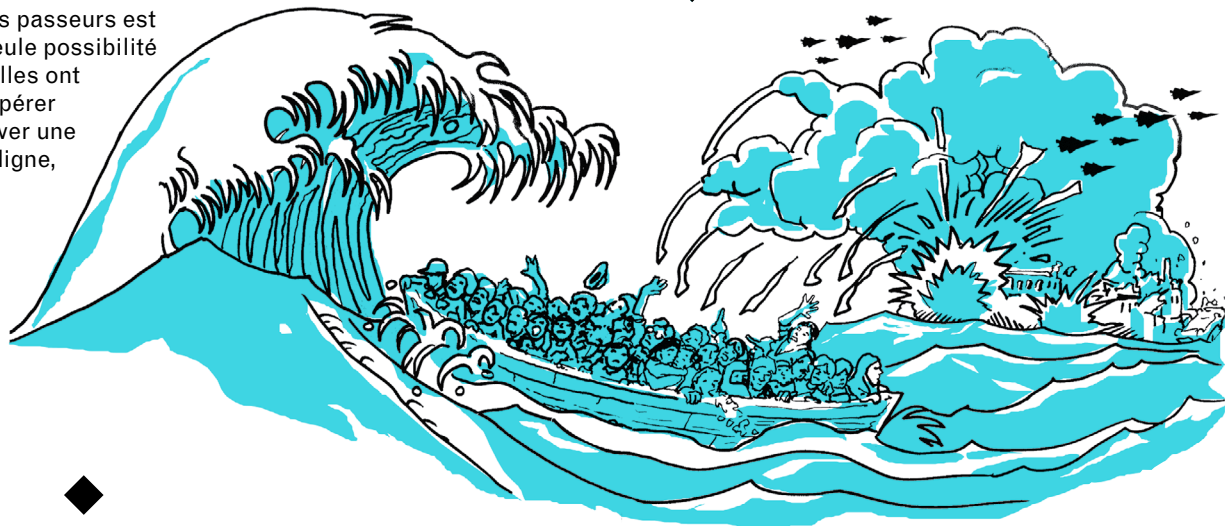


Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

Pourquoi tant de personnes prennent la mer pour migrer, au risque de périr noyées ?

Cette question appelle une autre question : qui préférerait payer très cher un passage vers l'Europe, en prenant des risques considérables, s'il pouvait voyager en avion pour cinq à dix fois moins cher ? Ces personnes peuvent rarement obtenir un visa pour un pays européen. Traverser la mer en se fiant à des passeurs est la seule possibilité qu'elles ont d'espérer trouver une vie digne,

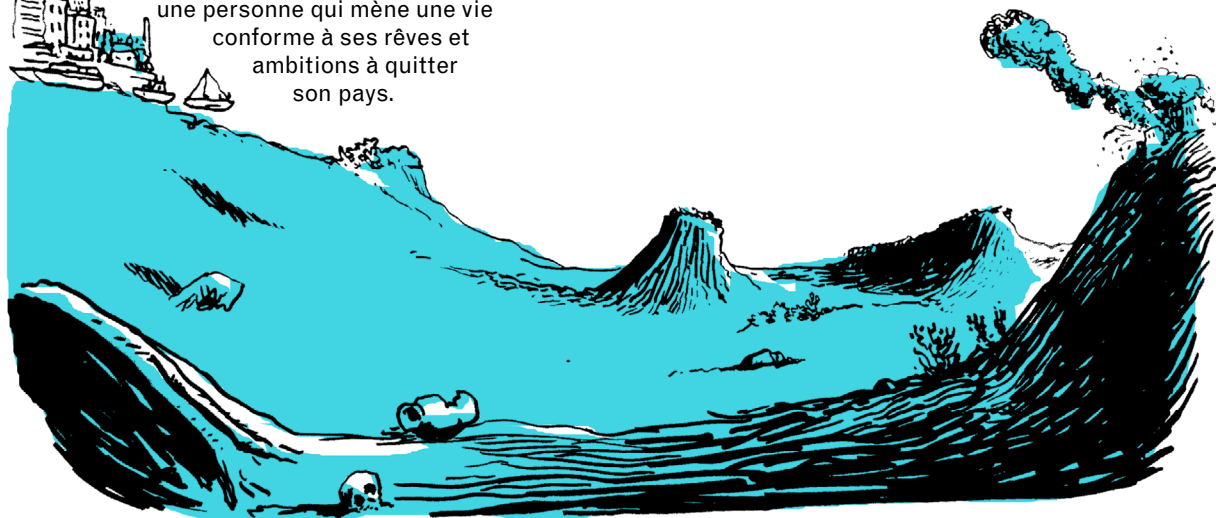
ou tout simplement survivre. Si elles le font au péril de leur vie, à bord d'embarcations souvent mal entretenues et surchargées, tous les témoignages le confirment, c'est qu'elles estiment n'avoir « rien à perdre », que « le jeu en vaut la chandelle ».



Pourquoi n'arrive-t-on pas à faire cesser les agissements criminels des passeurs ?

Là encore, la réponse passe par une autre question : les passeurs existeraient-ils si des voies de migration légale étaient ouvertes ? Il n'y a pas besoin de passeur pour susciter le départ de personnes qui ont besoin d'une protection parce que leur pays est en guerre, ou dans une situation de chaos politique et économique, ou parce qu'elles appartiennent à des minorités persécutées.

Et aucun passeur ne décidera une personne qui mène une vie conforme à ses rêves et ambitions à quitter son pays.



En revanche, franchir des frontières aussi surveillées que les frontières européennes suppose des connaissances, un savoir-faire. Plus les frontières se ferment et plus le recours à des passeurs est nécessaire. Les États peuvent arrêter massivement des passeurs, démanteler réseaux après réseaux : d'autres se reformeront.

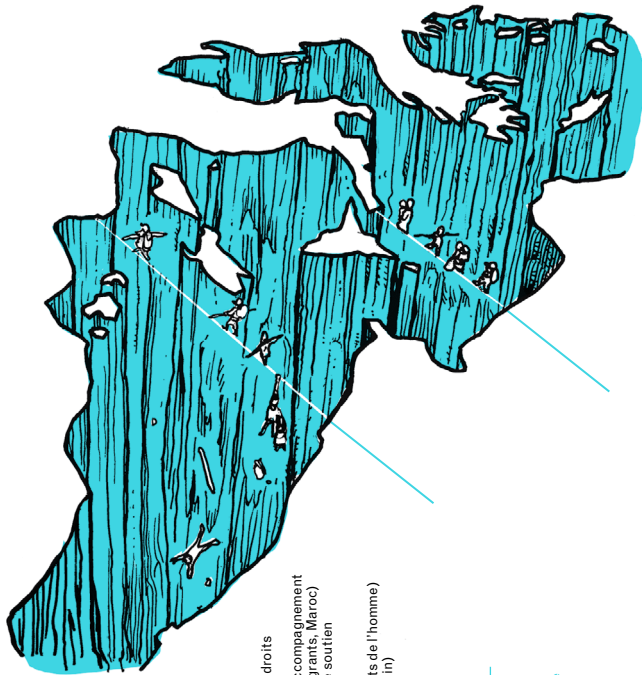


Comment se fait-il qu'autant de personnes croient encore à une Europe Eldorado, qui peut les accueillir et leur offrir de bonnes conditions de vie ?

Il arrive que des personnes soient trompées sur ce qu'elles vont trouver en Europe (victimes de réseaux de prostitution, de travail contraint, etc.). Cependant, la très grande majorité des personnes qui migrent vers l'Europe savent bien qu'elles ne vont pas trouver facilement emploi, logement, ressources. Mais, elles savent, aussi, que les pays d'Europe ne sont pas en guerre. Qu'ils jouissent de régimes démocratiques. Qu'ils disposent d'équipements de santé et de systèmes de scolarisation. Ne plus vivre sous les bombes, voir ses enfants scolarisés, être assuré d'être soigné en cas de maladie grave, voilà la première ambition de ces personnes.

Qui ne voudrait la même chose pour soi et ses proches ?

Associations membres du comité de pilotage B4P
Arco1 (Associazione ricreativa culturale italiana)
AME (Associazione malienne des expulsés)
ANACOM (Association des réfugiés d'Alger au Mali)
Faati (Fédération des associations de solidarité avec les travailleurs immigrés, France)
FIDH (Fédération internationale des droits de l'homme)



FTDES (Forum tunisien pour les droits économiques et sociaux)
Gadem (Groupe antiraciste d'accompagnement et de défense des étrangers et migrants, Maroc)
Gisti (Groupe d'information et de soutien aux immigrés, France)
La Cimade (France)
LTDH (Ligue tunisienne des droits de l'homme)
Migreurop (Réseau euro-africain)

Morts et disparus en mer
La Méditerranée,
une mer devenue frontière

Boats 4 People (B4P) est une coalition internationale créée en 2011 pour défendre les droits des personnes migrantes en mer. L'action phare de B4P est l'organisation, en 2012, du parcours d'un voilier entre l'Italie et la Tunisie afin d'alerter sur l'hécatombe en Méditerranée, d'exercer un droit de regard citoyen sur ces zones maritimes, de rappeler les exigences du droit de la mer en matière de recherche et sauvetage, et de renforcer les solidarités euro-africaines.

Dépôt légal
novembre 2016
ISBN
978-2-900595-33-6



www.boats4people.org
contact@boats4people.org

