



Urgence cachée

Décès de migrants en Méditerranée

Judith Sunderland

Les mères de jeunes hommes tunisiens qui ont disparu sans laisser de trace après leur départ au début de 2011 pour la traversée périlleuse de la Méditerranée sont toujours à la recherche de leurs êtres chers. Elles demandent de l'aide et la vérité lors de rencontres avec les autorités tunisiennes et italiennes. Comme une mère qui a voyagé en Italie l'a expliqué: «Si je ne peux pas trouver mon propre fils, je vais trouver au moins un fils. Je veux qu'on me dise ce qui leur est arrivé.» Elles espèrent que leurs fils sont arrivés sains et saufs, mais la réalité est qu'ils peuvent figurer parmi les milliers de personnes qui ont péri en tentant de traverser la Méditerranée.

Le nombre de décès de migrants en Méditerranée, une mer dotée de nombreuses routes maritimes où le droit international et des coutumes centenaires obligent les navires à aider les personnes qui en ont besoin, est choquant.

Le Haut commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) estime que 1500 personnes sont mortes dans la Méditerranée en 2011 seulement, ce qui en fait l'année la plus meurtrière jamais enregistrée.¹ Fortress Europe, un blog internet qui permet de suivre les décès de ceux qui cherchent à atteindre l'Europe, estime leur nombre à plus de 2000. Le nombre réel pourrait être encore plus élevé.

Les bouleversements politiques et les conflits armés en Afrique du Nord l'an dernier ont créé des circonstances particulières qui peuvent avoir conduit à une augmentation des personnes se lançant dans des traversées encore plus dangereuses. Pourtant, la migration vers l'Europe par ceux qui fuient la persécution ou cherchent tout simplement une vie meilleure est un phénomène annuel habituel, et les décès en mer le sont également. Selon

¹ UNHCR, « Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011 », Briefing Notes, 31 janvier 2012, <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html> (consulté le 1^{er} février 2012).

Fortress Europe, plus de 13 500 personnes ont péri en entreprenant ces traversées depuis 1998.²

Le nombre de morts au cours des six premiers mois de 2012 a atteint au moins 170.³ Un homme d'Érythrée a survécu pour raconter la mort de chacun de ses 54 compagnons de voyage lorsque leur petit radeau a coulé dans la Méditerranée au début de juillet. Il s'est accroché à des restes du radeau pendant des jours avant d'être repéré par des pêcheurs et sauvé par les garde-côtes tunisiens.

À moins que davantage de mesures ne soient prises, il est certain que d'autres mourront. L'Europe a une responsabilité de s'assurer que la prévention des décès en mer soit au cœur d'une approche coordonnée à l'échelle européenne de la migration par bateau, et non une réflexion après coup égoïste sur les politiques axées sur la prévention des arrivées ou bien une autre manœuvre de la part des États membres du nord visant à déplacer le fardeau chez les États membres du sud comme l'Italie et Malte.

Avec une candeur admirable, la Commissaire de l'UE, Cecilia Malmström, a récemment déclaré que l'Europe avait, dans sa réaction au Printemps arabe, «raté l'occasion de montrer que l'UE est prête à défendre, à prendre position et à aider.» Des efforts immédiats et concertés pour prévenir les décès en mer doivent faire partie de la rectification de ce que Cecilia Malmström a qualifié d'«erreur historique»⁴ de l'Europe.

La Réponse de l'Europe à la Migration par Bateau

Les gens se sont rendus en Europe au péril de leur vie, soit à la recherche de stabilité économique ou d'un refuge contre la guerre et la persécution, pendant des décennies. Les grandes routes maritimes vers l'Europe vont de l'Afrique du Nord (en particulier de la Libye, l'Égypte, la Tunisie et du Maroc) à l'Italie et Malte à travers le détroit de Sicile, et de l'Afrique de l'Ouest (mais aussi du Maroc et l'Algérie) vers les îles espagnoles des Canaries

² Fortress Europe, « La Fortezza » (La Forteresse), <http://fortresseurope.blogspot.it/p/fortezza-europa.html> (consulté le 3 août, 2012).

³ UNHCR, « One survivor, 54 die at sea attempting the voyage to Italy from Libya », communiqué de presse 10 juillet 2012, <http://www.unhcr.org/4ffc59e89.html> (consulté le 11 juillet 2012).

⁴ « EU's rejection of migrants during the Arab Spring: a « historic mistake » according to Commissioner Malmström », Statewatch, <http://www.statewatch.org/news/2012/jun/17-migrants-arab-spring.htm> (consulté le 16 juillet 2012).

dans l'océan Atlantique. Il y a également quelques voyages vers la côte sud de l'Espagne à travers le détroit de Gibraltar.

Les arrivées par la mer ont varié au cours de la dernière décennie, avec un maximum de 54 000 arrivées enregistrées en 2008.⁵ Les chiffres ont fortement chuté en 2009 et 2010, reflétant la politique abusive de l'Italie consistant à intercepter et refouler de façon sommaire les bateaux de migrants vers la Libye en 2009 et une coopération plus étroite concernant l'immigration entre les États membres de l'UE et les pays de départ. Les traversées ont fait un bond une fois de plus en 2011, en plein milieu du chaos et des conflits en Afrique du Nord, avec une estimation de 58 000 arrivées par mer au cours de l'année.⁶

Depuis le début des années 2000, la Libye a été un important point de départ pour les migrants et demandeurs d'asile désireux d'atteindre l'Europe. Les itinéraires de passeurs, autant entrant dans le pays à travers le désert que sortant du pays sur des embarcations de fortune, ont prospéré.

La traversée irrégulière des frontières, que ce soit par voie terrestre, aérienne ou maritime, est une activité dangereuse. Certains de ceux qui la tentent par terre et par air — la grande majorité des entrées irrégulières en Europe — prennent des risques considérables : cachés dans et sous les camions, compressés dans des coffres de voitures, entassés dans des conteneurs où le manque d'air, de nourriture et d'eau ont fait des centaines de morts. Être découvert en cours de route ou à la frontière peut signifier de mauvais traitements aux mains des passeurs, des transporteurs involontaires (chauffeurs de camion, par exemple) et des gardes-frontières, la détention ou le retour sommaire dans un pays de transit ou le pays d'origine, ou même, comme Human Rights Watch l'a documenté, être abandonné dans le désert le long de tronçons reculés des frontières d'Afrique du Nord et livré à la mort.⁷

⁵ UNHCR, « Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011 », Briefing Notes, 31 janvier 2012, <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html> (consulté le 1^{er} février 2012).

⁶ Ibid.

⁷ Human Rights Watch, « Pushed Back, Pushed Around: Italy's Forced Return of Boat Migrants and Asylum Seekers, Libya's Mistreatment of Migrants and Asylum Seekers » (« Repoussés, malmenés : L'Italie renvoie par la force les migrants et demandeurs d'asile arrivés par bateau, la Libye les maltraite »), septembre 2009, <http://www.hrw.org/reports/2009/09/21/pushed-back-pushed-around-o>.

Les risques en mer sont encore plus grands. Les passeurs surchargent souvent des bateaux impropres à la navigation — parfois de simples bateaux en bois ou des canots pneumatiques avec un petit moteur hors-bord — d'hommes, de femmes et d'enfants dont les vies sont placées entre les mains de «capitaines» ayant peu d'expérience. Les passagers sont empêchés de prendre suffisamment d'eau et de nourriture afin de limiter le poids.

En conséquence, de nombreux migrants ont péri en mer de froid et de soif, de conditions météorologiques défavorables, de problèmes mécaniques ou d'erreurs humaines. Les capitaines reçoivent souvent pour instructions de jeter les téléphones par satellite et les appareils GPS à l'eau une fois repérés par les patrouilles des garde-côtes, de façon qu'ils ne soient pas identifiés comme les passeurs. S'il n'est pas intercepté ou secouru, cela signifie que le bateau va continuer son voyage sans aucun outil de navigation. Les manœuvres aux points de débarquement sont également périlleuses, avec des passeurs jetant les passagers par-dessus bord lorsque la terre est en vue et faisant rapidement demi-tour pour éviter d'être repérés. Tous ne savent pas nager, en particulier dans les courants forts, et il est impossible de savoir combien se sont noyés en se débattant pour atteindre le rivage.

Les pays européens les plus touchés par la migration par bateau — l'Italie, Malte, la Grèce et l'Espagne — ont sauvé de nombreuses vies grâce à des opérations de sauvetage. Mais les gouvernements et l'Union européenne dans son ensemble ont déployé bien plus d'efforts pour rechercher comment empêcher la migration par bateau, notamment par des moyens qui violent les droits humains. Les accords de coopération avec les pays de départ pour mener des patrouilles maritimes conjointes, l'assistance technique et financière pour le contrôle des frontières et de l'immigration et la réadmission accélérée de ceux qui parviennent à fouler le sol européen sont devenus monnaie courante.

Frontex, l'agence de protection des frontières de l'UE, est devenue de plus en plus active par le biais d'opérations maritimes conjointes, dont certaines ont impliqué une coordination avec les pays de départ en dehors de l'UE comme le Sénégal. Même si en septembre 2011 l'UE a donné à Frontex le devoir explicite de respecter les droits humains dans ses activités et un rôle de soutien dans les opérations de sauvetage en mer, ces opérations ont pour objectif principal d'empêcher les bateaux d'accoster sur les territoires des États membres de l'UE. Cela a également empêché les migrants, notamment les

demandeurs d'asile, de se prévaloir de droits procéduraux qui s'appliquent aux territoires de l'UE.

Le Parlement européen et le Conseil européen sont en train de négocier une proposition visant à créer EUROSUR, un système de surveillance qui, entre autres choses, utilise la technologie, notamment des images satellites et des drones, pour surveiller les côtes méditerranéennes et nord-africaines. En principe, EUROSUR vise à améliorer la surveillance et la coordination entre les États membres et Frontex pour atteindre trois objectifs : prévenir la migration irrégulière, lutter contre la criminalité transfrontalière, et protéger et sauver des vies.

Le projet de loi pour créer EUROSUR exige que les États membres et Frontex «donnent la priorité» aux besoins particuliers des personnes en détresse en mer, ainsi que ceux des enfants, des demandeurs d'asile, des victimes de la traite et des personnes qui ont besoin de soins médicaux. La proposition ne fournit, toutefois, aucune procédure, ligne directrice, ou système pour veiller à ce que le sauvetage en mer soit mis en œuvre efficacement en tant qu'objectif primordial. Au-delà de l'objectif officiel de sauver des vies, le nouveau système reflète la focalisation traditionnelle sur la sécurisation des frontières et la prévention des arrivées.

La politique précédente de l'Italie visant à repousser les migrants était peut-être l'expression la plus notoire de la mentalité « Ne les laissez pas entrer » de l'Europe. En collaboration avec les autorités de la Libye de Kadhafi, l'Italie a commencé en mai 2009 à intercepter les embarcations de migrants dans les eaux internationales et à les obliger littéralement à rentrer en Libye d'où ils avaient embarqué. Dans certains cas, les garde-côtes italiens ont physiquement refoulé vers la Libye des migrants qu'ils avaient interceptés en mer. Dans d'autres cas, les migrants ont été interceptés par les forces italiennes, puis transférés sur des navires libyens pour leur retour. Cela s'est produit sans même un examen superficiel pour vérifier si certains pourraient être des réfugiés ou si d'autres pourraient être malades ou blessés, les femmes enceintes, les enfants non accompagnés, ou les victimes de la traite ou d'autres formes de violence contre les femmes.

En février 2012, la Cour européenne des Droits de l'Homme a condamné l'Italie pour ces pratiques. La Cour a estimé que les refoulements sommaires vers la Libye se résument à des expulsions collectives et exposaient les personnes à la torture et à des traitements

cruels, inhumains ou dégradants en Libye ou dans leur pays d'origine, si elles étaient par la suite expulsées par les autorités libyennes. En bref, l'Italie avait violé ses obligations au regard de la Convention européenne des droits de l'homme et du droit international.

L'Italie avait suspendu ses accords de coopération avec la Libye en février 2011, et a indiqué qu'elle respecterait la décision de la Cour européenne et ne se livrerait plus à des refoulements. Toutefois, l'expérience passée suggère qu'un accord de coopération sur l'immigration signé avec les autorités libyennes en avril 2012, dont le contenu exact n'a été ni rendu public ni soumis à un contrôle parlementaire, a peu de chances d'octroyer aux droits humains des migrants la réflexion et l'attention dont ils ont besoin si ces droits doivent être correctement protégés.

2011: La Honte de l'Europe

Le soulèvement en Tunisie et le conflit en Libye en 2011 ont entraîné le déplacement de centaines de milliers de personnes. On estime à environ 28 000 le nombre de Tunisiens qui ont traversé la mer vers l'Italie au cours des six premiers mois de l'année et un nombre similaire, principalement des migrants africains et autres, ainsi que des demandeurs d'asile qui avaient vécu en Libye, ont fait la traversée de la Libye à l'Italie et Malte en 2011.⁸ En réalité, la grande majorité des centaines de milliers de personnes déplacées en provenance de Libye ont fui par voie terrestre vers les pays voisins en Tunisie et en Egypte.

Une combinaison de désespoir, de bateaux particulièrement impropres à la navigation et de pratiques de plus en plus dangereuses par les passeurs en Libye a mis en péril la vie de ceux qui ont tenté la traversée. Mais pourquoi tant de vies ont réellement été perdues, dans une Méditerranée à fort trafic sous une surveillance accrue, exige un examen détaillé et honnête.

En février 2011, Frontex a déployé une opération conjointe « afin d'aider les autorités italiennes dans la gestion de l'afflux de migrants d'Afrique du Nord », avec des navires ainsi que des patrouilles aériennes. Dans la seconde moitié de mars 2011, l'OTAN a lancé l'opération Unified Protector pour faire respecter l'embargo sur les armes contre le régime de Kadhafi, avec un total de 21 navires dans la Méditerranée au plus fort des opérations.

⁸ UNHCR, « Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011 », Briefing Notes, 31 janvier 2012, <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html> (consulté le 1^{er} février 2012).

Le commandement de l'OTAN à Naples se vantait de la surveillance sans relâche, notamment par l'utilisation de technologie sophistiquée de la mer et terrestre, afin de s'assurer qu'aucun navire n'était en mesure de traverser la zone d'embargo sans autorisation.

Alors que la situation en Libye, en particulier pour les migrants sub-sahariens africains, se détériorait et que de plus en plus de personnes fuyaient vers la mer sur des embarcations de fortune, les appels à l'action ont augmenté. Le HCR a exhorté tous les navires dans la Méditerranée à traiter les bateaux surpeuplés de migrants comme étant en besoin de secours présumé. La commissaire de l'UE, Cecilia Malmström, a appelé à une plus grande solidarité des États membres dans la réinstallation des réfugiés reconnus qui avaient fui vers la Tunisie et l'Égypte. Les organisations de défense des droits humains ont appelé à la création d'un corridor humanitaire maritime pour assurer un passage sûr et pour que l'Union européenne évacue les personnes en provenance de la Libye directement vers l'Europe. Aucun de ces appels n'a été entendu.

L'affaire du Bateau «Left-to-die»

À la fin avril 2011, Abu Kurke était manifestement traumatisé quand il a décrit à un chercheur de Human Rights Watch par téléphone depuis une cachette à Tripoli, sa tentative de fuite de la Libye déchirée par la guerre dans un bateau impropre à la navigation au début du mois. Il était l'un des neuf survivants d'une traversée fatidique qui a conduit à la mort de 63 personnes, dont 20 femmes et 2 bébés. L'affaire du bateau « left-to-die » a montré les conséquences meurtrières de l'inaction de la part des navires individuels, de l'Union européenne et de la communauté internationale dans son ensemble.

Le petit bateau d'une dizaine de mètres sur lequel Abu Kurke était un passager a connu des difficultés peu après avoir quitté la Libye en profitant de l'obscurité dans la nuit du 26 mars 2011. En utilisant un téléphone satellite, les passagers ont appelé un prêtre érythréen à Rome, Don Musei Zerai, qui a alerté les garde-côtes italiens et le siège de l'OTAN à Naples. En dépit d'appels de détresse envoyés par les autorités italiennes et du contact avec un hélicoptère militaire et un navire de guerre, le bateau n'a reçu aucune aide. Il a dérivé pendant deux semaines dans la Méditerranée avant que les marées ne le refoulent

vers la Libye le 10 avril 2011. À cette date, 61 personnes à bord avaient péri. Une autre a décédé à l'arrivée et une seconde est morte peu après dans une prison libyenne.

Une enquête approfondie menée par l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe (APCE), publiée en mars 2012 a trouvé qu'un « catalogue de défaillances » avait conduit à ces décès. Au moins deux navires militaires — une frégate espagnole sous le commandement de l'OTAN et un navire italien sous commandement italien — se trouvant à proximité du bateau n'ont pas répondu aux appels de détresse, tandis qu'un navire de guerre encore non identifié et un hélicoptère militaire encore non identifié ont omis de fournir ou d'assurer une assistance après être entrés en contact direct avec le bateau. Apparemment parce que le bateau se trouvait dans la zone de recherche et de sauvetage libyenne, l'Italie et Malte, tout en étant conscients du bateau en détresse, ne se sont pas portés à son secours. À l'époque, il aurait dû être clair que la Libye était incapable de respecter ses obligations. Le rapporteur de la Commission d'enquête, le sénateur néerlandais Tineke Strik, a également souligné le manque de planification de l'OTAN et de la communauté internationale pour un exode prévisible des personnes fuyant la Libye.

De nombreuses questions demeurent sans réponse, en grande partie du fait de la coopération inégale et incomplète de l'OTAN, des États membres individuels et de la Commission européenne. Plus d'un an plus tard, l'OTAN et la Commission européenne n'ont pas fourni d'images satellite qui pourraient aider à identifier la localisation des bâtiments de la marine à l'époque. L'Espagne a fourni des informations contradictoires quant à savoir si sa frégate, le Mendez Nuñez, a reçu les alertes de détresse ; les États-Unis affirment que leurs dossiers ne peuvent pas confirmer que leurs dispositifs maritimes ont reçu les alertes ; et le Royaume-Uni n'a tout simplement pas répondu aux questions sur ses navires. L'APCE a adopté une résolution en avril 2012, appelant à des enquêtes approfondies par l'OTAN et les parlements nationaux ainsi qu'à des mesures pour remédier aux défaillances systémiques qui ont contribué aux décès dans cette affaire.

Des navires opérant sous le commandement de l'OTAN en 2011 ont aidé les bateaux de migrants en détresse à un certain nombre de reprises, effectuant, selon l'OTAN elle-même, le sauvetage d'environ 600 personnes en mer. Les garde-côtes italiens et maltais ont également sauvé — et continuent de sauver — de nombreuses vies par le biais de leurs opérations de recherche et de sauvetage. Pourtant, les tragédies continuent d'indiquer

l'échec quant à se conformer efficacement aux lois internationales de la mer ainsi que des lacunes dans le cadre juridique et politique existant.

Obligations Internationales

Le droit maritime international s'est développé au cours des siècles afin d'assurer une assistance humanitaire aux personnes en détresse. Tant la Convention internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of Life at Sea, ou SOLAS) que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer obligent tous les capitaines à prêter assistance aussi vite que possible aux personnes en détresse s'ils sont informés qu'elles en ont besoin et s'ils sont en mesure d'apporter leur aide. Les États ont une obligation d'assurer des communications et une coordination efficaces des opérations de sauvetage dans des zones désignées.

L'Italie, Malte, la Grèce, l'Espagne et la Libye se sont vu attribuer des « zones de Recherche et sauvetage » (Search and Rescue, ou SAR) dont ils ont la responsabilité. Chaque pays dispose d'un Centre de coordination de sauvetage (Rescue Co-ordination Centre, ou RCC) pour recueillir, traiter et partager les informations sur les bateaux en détresse. Les alertes de détresses doivent être transmises par le moyen de liaisons internationales à tous les navires se trouvant dans une zone donnée de sorte que celui qui est le plus proche puisse prêter assistance. Les conventions SOLAS et SAR ont été amendées en 2004 afin de contribuer à assurer un débarquement sûr des personnes sauvées en mer, notamment en attribuant la responsabilité de fournir ou de trouver un lieu sûr au pays responsable de la zone où les personnes ont été secourues, et en contrôlant la coordination entre les États.

Ce système cependant est loin d'être parfait, et il n'est pas non plus parfaitement appliqué. La législation fixe une norme élevée pour le concept de détresse, autorisant les navires à ignorer les bateaux de migrants dangereusement surpeuplés et mal équipés, sauf s'il y a des signes très clairs de besoin d'assistance.

Un cas décrit par le Centre for Research Architecture à l'Université Goldsmith de Londres souligne les risques d'une telle approche. La frégate canadienne HMCS Charlottetown, participant à l'opération Unified Protector menée par l'OTAN, a assisté un bateau de migrants le 25 mars 2011. Des membres de l'équipage sont montés à bord de ce bateau, vérifié que le moteur fonctionnait et qu'ils avaient suffisamment de carburant. Bien que le

bateau disposait d'un « système d'orientation rudimentaire » et était « bondé », l'équipage canadien a décidé que ses obligations avaient été remplies en fournissant de la nourriture, de l'eau et des couvertures. Le lendemain, le navire militaire italien Etna a assisté un bateau en détresse qui correspondait à la même description, et qui, selon un document de l'OTAN, avait reçu de la nourriture et de l'eau de la part d'un autre navire de l'OTAN. L'Etna a organisé le transport par hélicoptère d'un nouveau-né et de sa mère, ainsi que d'une femme prête à accoucher ; d'autres passagers ont par la suite été transférés sur un bâtiment des garde-côtes italiens et emmenés à Lampedusa.⁹

Le manque de clarté dans le cadre légal relatif aux lieux où les personnes secourues devraient être débarquées en toute sécurité a entraîné des conflits, notamment entre l'Italie et Malte, ainsi que des retards inutiles. Malte, une île minuscule, a la responsabilité d'une immense zone de recherche et de sauvetage qui s'étend jusqu'aux abords de Lampedusa, une petite île italienne de la Méditerranée. Malte n'a pas accepté les amendements de 2004 au droit maritime international, ce qui signifie en effet qu'elle ne reconnaît pas ses obligations d'assurer un point de débarquement sûr aux personnes secourues au sein de sa vaste zone de recherche et de sauvetage. Malte a également refusé de participer aux patrouilles conjointes de Frontex pour les mêmes motifs.

Malta insiste depuis longtemps sur le fait que les personnes secourues près de Lampedusa devraient y être débarquées, tandis que l'Italie soutient que les personnes secourues dans la zone SAR de Malte relèvent de la responsabilité de Malte. En septembre 2011, l'Italie a déclaré Lampedusa comme étant un port dangereux après qu'un incendie a partiellement détruit les installations de réception et de détention, créant de nouvelles complications. Au moment de la rédaction de ce document, le centre n'a pas encore été rouvert.

La réticence des États européens à accepter le débarquement, et toutes les responsabilités légales que cela implique en matière de traitement, de réception et d'assistance, s'est tristement manifestée en août 2011. Une frégate espagnole participant à l'opération de l'OTAN a secouru plus d'une centaine de migrants en mer. Si Malte et l'Espagne ont accepté de prendre en charge quelques passagers particulièrement

⁹ Charles Heller, Lorenzo Pezzani and Situ Studio, « Report on the 'left to die boat' », Centre for Research Architecture, Université Goldsmiths de Londres, <http://migrantsatsea.files.wordpress.com/2012/04/forensic-oceanography-report-11april20121.pdf> (consulté le 1^{er} mai 2012).

vulnérables, les autres sont restés à bord du navire espagnol pendant cinq jours tandis que les négociations avec divers pays européens se poursuivaient. Finalement, la Tunisie — pays connaissant une crise économique grave et accueillant déjà des centaines de milliers de personnes déplacées de Libye — a accepté de se charger de ces migrants.

La présence d'un si grand nombre de navires de guerre en Méditerranée était inhabituelle ; les bateaux de migrant ont plus de probabilités, dans des circonstances normales, de croiser la route de bateaux de commerce. L'obligation d'assister des navires en détresse s'applique à tous les bateaux, qu'ils soient commerciaux ou militaires, qu'ils transportent des passagers ou des marchandises. Les bateaux commerciaux peuvent toutefois être confrontés à de forts facteurs décourageants économiques et même légaux de prêter une assistance nécessaire. Les conflits portant sur des lieux de débarquement sûrs et la réticence des États européens à assumer les responsabilités peuvent représenter des retards, avec des coûts importants pour les activités commerciales. Dans certains États européens, comme l'Italie, les capitaines et les équipages de la marine marchande encourent des poursuites pénales pour complicité de migration illégale lorsqu'ils insistent pour débarquer des migrants secourus.

Les bateaux commerciaux ne sont pas clairement liés par le droit international relatif aux réfugiés de la même façon que les États, et ils peuvent chercher à débarquer les personnes qu'ils ont secourues dans le port le plus proche, quelles que soient les conséquences potentielles pour les personnes concernées. Au cours des derniers mois, il y a eu au moins deux cas dans lesquels des bateaux commerciaux se sont à juste titre portés au secours de bateaux en détresse dans la Méditerranée, et ont ensuite ramenés tous les passagers en Libye, pays ne possédant pas de système d'asile et présentant un bilan récent d'exactions contre les migrants. Ceci empêche de fait les personnes d'accéder aux procédures permettant de rechercher une protection internationale ou autres ; cela signifie également qu'elles peuvent tenter à nouveau la dangereuse traversée.

Empêcher des Morts dans la Méditerranée

Il peut être tentant de faire porter la faute des vies perdues en mer à des passeurs peu scrupuleux, aux conditions météorologiques, ou tout simplement au mauvais sort. Toutefois, de nombreux décès peuvent et devraient être évités. La recommandation faite

par le HCR pendant le Printemps Arabe de considérer que tous les bateaux de migrants surchargés dans la Méditerranée ont besoin d'être secourus est un bon point de départ.

La société civile européenne s'est mobilisée autour de la tragédie se déroulant aux abords de ses côtes. Une coalition d'ONG paneuropéenne et méditerranéenne appelée Boats4People a affrété un bateau depuis l'Italie jusqu'en Tunisie et retour à Lampedusa en juillet 2012 pour faire prendre conscience des décès en mer. En collaboration avec l'Université Goldsmith, la coalition a lancé le projet WatchTheMed, une carte sur Internet permettant de suivre et de signaler les bateaux migrants en détresse. Une coalition d'organisations conjointes a entamé en France une action judiciaire en recherche de responsabilités dans le cas du « left-to-die boat », et des discussions sont en cours pour des actions similaires dans d'autres pays membres de l'OTAN.

Reconnaissant les graves dimensions du problème, des agences spécialisées des Nations Unies comme le HCR et l'Organisation Maritime Internationale (OMI), se sont employées à élaborer des recommandations claires. Celles-ci comportent la création d'un cadre modèle pour la coopération dans le sauvetage en mer et de procédures opérationnelles standard pour les capitaines de navires. Ces dernières devraient inclure une définition de la détresse déclenchant l'obligation de prêter assistance qui prenne en compte les facteurs de risque, tels que la surcharge en passagers, les mauvaises conditions à bord, et le manque d'équipements nécessaires ou d'expertise. Le UNCHR a également proposé que les pays disposant de programmes de réinstallation de réfugiés prévoient un quota pour des réfugiés reconnus secourus en mer.

L'OMI a également recherché depuis 2010 un accord régional entre les pays européens méditerranéens afin d'améliorer la coordination du sauvetage et du débarquement, ainsi que le partage du fardeau. Le projet, s'il était mis en œuvre avec succès, pourrait servir de modèle à d'autres régions. Un projet de texte pour un memorandum of understanding est en cours de discussion. Les négociations devraient être accélérées en vue d'une mise en œuvre aussi rapidement que possible.

Si l'Europe prend vraiment au sérieux le sauvetage de vies en mer, elle doit également amender le projet de législation créant EUROSUR. Ce nouveau système de surveillance coordonnée devrait énoncer clairement le devoir primordial d'assistance aux bateaux de migrants en mer, et sa mise en œuvre devrait être soumise à un contrôle rigoureux et

impartial. Les arguments selon lesquels une telle action créerait un «facteur incitatif» et encouragerait encore plus de migrants à risquer la traversée sont artificiels. L'Histoire montre que les personnes qui se déplacent, que ce soit pour des raisons économiques ou politiques, sont rarement découragées ou encouragées par des facteurs externes.

C'est un testament au courage et à la ténacité humaine, qu'un homme d'Érythrée ait survécu pendant des jours en mer accroché à une épave flottante. C'est un outrage qu'il ait dû le faire. Les idées ne manquent pas sur la façon de contribuer à empêcher des morts dans la Méditerranée. Ce qui manque maintenant c'est la volonté politique pour les mettre en pratique.