



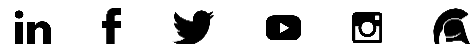
LES JEUNES
IHEDN

MARE NOSTRUM

Frontières maritimes et ZEE stratégiques en Méditerranée

La route migratoire de la Méditerranée centrale

Par Amélie SIRBU,
membre du comité Marine & Océans



Comité **Marine & Océans** des Jeunes IHEDN



Contexte

L'espace migratoire méditerranéen est souvent perçu comme « un espace concrétisé par les frontières, les échanges, les transferts de fonds et les réseaux transnationaux et un espace imaginaire fait de face-à-face, d'envie d'Europe, de passions et de haines réciproques ». Au fil de la crise migratoire, on a vu cet espace évoluer par la transformation des zones de départ en zones de transit et d'accueil, et par l'apparition de nouveaux foyers de migration. C'est le cas de la route migratoire de la Méditerranée centrale qui depuis l'accord entre l'Italie et la Libye à l'été 2017, a perdu une partie de son importance et est devenue finalement moins fréquentée que les routes de l'Est et de l'Ouest. Mais aujourd'hui, elle reste encore la plus meurtrière des voies migratoires irrégulières vers l'Europe et le monde entier : 779 personnes y ont trouvé la mort l'année passée. En 2020, sur fond d'inquiétudes et de luttes contre la Covid-19, on a vu les pays européens se désengager de plus en plus de la gestion des traversées clandestines en Méditerranée, et même durcir leur politique migratoire. Un des facteurs explicatifs de cette tragédie humaine : une divergence d'interprétations juridiques entre l'Union européenne (UE) et les organisations non-gouvernementales (ONG) porte sur la distinction entre « événements migratoires » et « événements Search & Rescue (SAR) ».

De l'opération Mare Nostrum aux opérations de coopération européenne

Après le drame d'octobre 2013 ayant coûté la vie à 366 migrants au large de Lampedusa, le gouvernement italien a lancé l'opération militaire et humanitaire Mare Nostrum. L'objectif : éviter de nouveaux naufrages en secourant en mer les fugitifs, avant de les transférer directement au sud de l'Italie. En un an, elle a permis de sauver 150.000 migrants qui tentaient de traverser la route de la Méditerranée centrale. Depuis la fin de cette opération en 2014, l'implication de l'UE et des États membres dans les sauvetages en Méditerranée n'a fait que reculer. L'opération Triton, qui a remplacé Mare Nostrum, ne s'étendait que dans les eaux européennes et non plus jusqu'aux limites des eaux libyennes ou tunisiennes : elle a été pensée comme une mission de contrôle des frontières plutôt que de sauvetage. Avec le renforcement de la crise migratoire, le nombre de décès en mer est monté en flèche. En avril 2015, un naufrage au large de la Libye a fait 700 morts et a poussé l'UE à créer une nouvelle mission parallèle à Triton : l'opération EUNAVFOR MED Sophia. Cette opération militaire axée sur la « perturbation des réseaux de contrebandiers », ne prévoyait pas explicitement dans son mandat la conduite d'opérations de recherche et de sauvetage maritimes. Entre 2015 et 2017, Frontex, l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes, a malgré tout contribué au sauvetage de 280.000 personnes en Méditerranée centrale. Toutefois, la crainte de devenir un facteur d'attraction a limité la participation des ressources européennes aux opérations de sauvetage. Aujourd'hui par exemple, les missions maritimes de l'UE en Méditerranée se raréfient, laissant place à des missions de surveillance aérienne. Tout cela a peu à peu créé un vide dans les capacités de recherche et de sauvetage européennes qui a été comblé par les ONG.

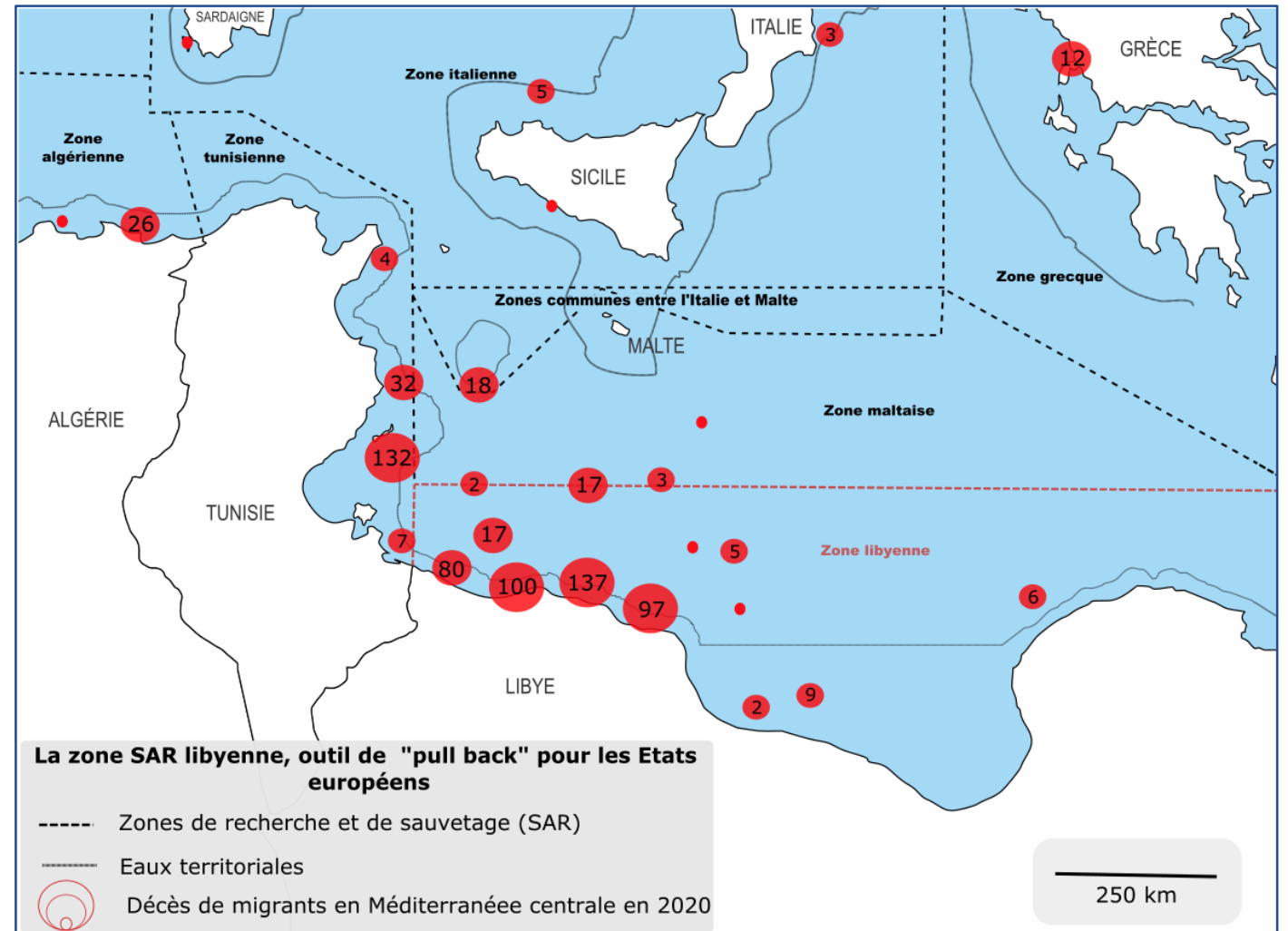
Vers un désengagement de plus en plus fort des pays européens

Depuis 2016, les garde-côtes libyens formés par l'opération EUNAVFOR Sophia ont également commencé à mener leurs propres opérations de sauvetage. De 2016 à novembre 2019, plus de 50.000 migrants ont été ramenés en Libye. Cependant, la mauvaise préparation et la crainte générée par cette force ont entraîné plusieurs incidents, allant de l'intimidation des ONG à l'usage de la violence contre les migrants et à leur abandon en mer au cours d'opérations de sauvetage. En retour, les ONG ne considèrent pas la Libye comme lieu sûr, défini comme « un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin » et où « la vie des survivants n'est plus menacée ». Pourtant, la volonté de faciliter les activités des garde-côtes libyens et la crainte que les opérations de recherche et de sauvetage ne constituent un facteur d'attraction se sont traduites par une volonté persistante de restreindre les activités des ONG. Les États de l'UE ont, en effet, montré une tendance à la criminalisation des opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée effectuées par les ONG. Cela se manifeste par la saisie des navires de sauvetage et l'arrestation des membres de l'équipage mais également par des déclarations officielles. Par exemple, lors du Sommet de Malte de 2017, les États membres ont réaffirmé les limites imposées aux activités des ONG via la rédaction d'un code de conduite en réitérant expressément la critique selon laquelle les opérations de sauvetage non réglementées incitent aux départs. Toutefois, les actes accomplis à des fins purement humanitaires sont protégés par le droit international. Le droit de l'UE et la pratique des États en matière de criminalisation ne sont pas conformes aux normes internationales.

Un exemple : les zones SAR ne sont pas censées être exclusives, mais l'Italie et Malte utilisent l'autorité libyenne comme prétexte pour omettre ou retarder les sauvetages de navires en détresse au-delà de leurs propres eaux territoriales – faisant alors prévaloir l'arrivée d'« événements migratoires » sur « événements SAR ». Il convient en effet de ne pas confondre zone SAR et eaux territoriales de l'État côtier, ce que semblent faire les garde-côtes libyens. Le droit d'être secouru en mer est susceptible, s'il n'est pas respecté, d'engager la responsabilité des États dont les obligations sont régies par le droit international et national du sauvetage en mer, le droit international des réfugiés, le droit international des Droits de l'Homme et le principe du non-refoulement.

En 2020, profitant de la crise sanitaire pour renforcer le contrôle à leurs frontières, les gouvernements maltais et italien ont introduit de nouvelles restrictions au débarquement dans leurs ports, ne les estimant plus « sûrs ». Néanmoins, les migrants continuent de quitter les côtes libyennes, poussés par la détérioration persistante de la situation humanitaire et sécuritaire dans le pays. Ainsi, les autorités maltaises et italiennes ont maintenu des personnes qui avaient été secourues dans leurs zones SAR sur des bateaux privés, qu'elles ont affrétés et fait stationner en dehors de leurs eaux territoriales, dans l'attente que d'autres États européens acceptent de les accueillir. Ainsi, des personnes interceptées en mer ont été placées sur des « hotspots flottants » en dehors de tout cadre légal, pour une période indéterminée et sans information sur leur devenir, et ce durant plusieurs semaines.

Il semble que nous sommes passés d'une pratique de « push back » – renvoyer des personnes depuis les eaux internationales vers la Libye – à des pratiques de « pull back » qui consistent pour les États européens, via leurs systèmes de surveillance aérienne notamment, à prévenir les garde-côtes libyens de la présence d'un bateau dans leur zone SAR afin qu'ils se chargent de l'intercepter et de le ramener vers leurs côtes. Autrement dit, des « push back par procuration ». Le 17 juillet dernier, trois ressortissants soudanais ont été tués par balle au moment de leur débarquement par des garde-côtes en Libye après un « pull back », l'UNHCR déclarant alors que « cet incident souligne crûment que la Libye n'est pas un port sûr pour le débarquement ». La veille, l'Italie renouvelait sa confiance à la Libye, avec accord du parlement, en signant pour trois ans supplémentaires le Mémorandum d'entente avec la Libye pour « contrer l'immigration illégale »...



REFERENCES

BIBLIOGRAPHIE	LIENS
Catherine Wihtol de Wenden, « Pour accompagner les migrations en méditerranée », l'Harmattan, 2013, p.21,	/
Matteo Villa, « The Future of Migration to Europe », ISPI, 2020.	https://www.ispionline.it/sites/default/files/publicazioni/isp_i_futureofmigration_web_1.pdf
Missing Migrants Project ; OIM Nombres de disparus en Méditerranée mis à jour quotidiennement,	https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant_route%5B%5D=1376
Lighthouse, « Les obligations des États en matière de secours en mer », 2020,	https://lighthouseua.hypotheses.org/2220
European Commission, « Position paper, Code of Conduct for NGOs involved in migrant's rescue operation at sea », 2017,	https://www.statewatch.org/media/documents/news/2017/jul/italy-eu-sar-code-of-conduct.pdf
UNHCR, « UNHCR and IOM call for urgent disembarkation of rescued migrants and refugees in Central Mediterranean Sea », 2020,	https://www.unhcr.org/mt/14293-unhcr-and-iom-call-for-urgent-disembarkation-of-rescued-migrants-and-refugees-in-central-mediterranean-sea.html
AFP, « Trois migrants soudanais tués par balles sur la côte libyenne », 2020,	https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/07/28/trois-migrants-soudanais-tues-par-balles-sur-la-cote-libyenne_6047529_3212.html
UNHCR, « Questionnaire du Rapporteur spécial sur les droits de l'homme des migrants: les pratiques de pushbacks et leur impact sur les droits de l'homme des migrants », 2020.	https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Migration/pushback/Questionnaire-fr.pdf