

Sabine LLEWELLYN

Recherches et Secours en Méditerranée centrale

Mission Echanges et Partenariats – Migreurop - Watch the Med - Arci

02/02-08/06/2015

Table des matières

Table des matières

Table des matières	2
Introduction	3
L'obligation générale et inconditionnelle de secours en mer.....	4
Les différents acteurs et opérations de secours en mer en Italie.....	5
Les gardes côtes	5
La marine marchande, acteur de plus en plus sollicité des opérations de secours.....	6
L'opération Mare Nostrum	7
Les initiatives solidaires.....	8
L'AlarmPhone	8
L'ONG Migrants Offshore Aid Station (MOAS)	8
Le projet « Sea Watch » ²⁹	8
Les acteurs de la surveillance et le contrôle des flux migratoires	8
La guardia di finanza	8
Frontex	9
L'opération Triton	10
Objectifs et moyens de l'opération	10
Les débats autour de l'opération Triton.....	10
La prise en charge des migrants secourus	13
Cadre légal.....	13
La prise en charge des migrants à bord des navires de secours.....	14
Le traitement des migrants au moment de leur débarquement.....	15
La confusion des rôles entre les différents acteurs en mer, la suprématie de la surveillance sur le secours.....	16
« Sauver et surveiller ...»	17
L'après Mare Nostrum	17
L'accentuation de politiques militaires et sécuritaires	19
Conséquences sur les droits des personnes	24
Conclusion	25
Bibliographie Indicative.....	27
Annexe 1 Carte représentant le nombre de migrants morts en mer entre 1993 et 2014	28
Annexe 2 Entretiens ayant permis la récolte de bons nombres des informations contenues dans ce rapport.....	29

Introduction

Le présent rapport rend compte d'une mission d'observation du déroulement des opérations de secours et de la prise en charge des migrants sur le Canal de Sicile, effectuée entre le 1^{er} février et le 8 juin 2015. Il remplit le double objectif de couvrir ces différents éléments et de fournir une base documentaire à de plus amples recherches.

Cette mission a été le fruit d'une coopération entre [Migreurop](#), l'[Archi de Messine](#) (Sicile) et [Watch the Med](#). L'envoi d'une observatrice de terrain a été coordonné par l'association [Echanges et Partenariats](#), association française qui permet à de jeunes militants de s'engager dans des missions de solidarité internationale et de partager leurs expériences.

Migreurop est un réseau de militants et de chercheurs dont l'objectif est d'informer et de lutter contre les politiques européennes de mise à l'écart des étrangers et leurs conséquences sur leurs droits : enfermement, éloignement, externalisation des contrôles aux frontières.

Elle sensibilise à ces questions grâce à un travail d'enquêtes, d'analyses, de cartographie, d'interpellation politique, de contentieux, la tenue de conférences, l'organisation de rencontres et de campagnes, la collaboration avec des photographes, des journalistes, des juristes et des artistes.

Membre fondateur du réseau, l'Associazione ricreativa culturale italiana ([Archi](#)) est la plus grande association nationale italienne d'éducation populaire. Héritière des mouvements antifascistes des siècles derniers, elle encourage la citoyenneté active, promeut les droits de l'Homme, la paix, la culture, la vie associative.

A Messine, le groupe local [Thomas Sankara](#), propose un accompagnement juridique ainsi que des activités sociales et culturelles aux personnes migrantes. En particulier, l'association se charge de la tutelle de mineurs isolés étrangers et prend part au Système national de protection des demandeurs d'asile et des réfugiés (SPRAR).

Watch the Med est une plateforme en ligne visant à cartographier et documenter les violations des droits des migrants en mer méditerranée. Grâce à la collaboration entre migrants, chercheurs, et militants associatifs, elle entend faire pression sur les autorités afin de faire respecter le droit de la mer. Les 18 semaines passées en Sicile nous ont permis de contribuer à ce projet grâce à la collecte en ligne d'informations relatives aux opérations de secours, des entretiens téléphoniques avec les gardes côtes, l'observation d'arrivées de migrants (à Catane le 13 avril et à Messine le 15 avril et le 16 mai), l'appui du travail de tutelle des mineurs isolés étrangers de Messine pris en charge par l'Archi, des entretiens avec des militants associatifs et des chercheurs. Pour des raisons de confidentialité cependant, les personnes dont les propos sont rapportés ne sont pas toutes nommément citées.

Éléments de contexte de la mission

En 20 ans on estime que plus de 200 000 personnes sont mortes en tentant de rejoindre l'Europe dont plus de 2 000 en Méditerranée depuis le début de l'année 2015¹.(voir carte en annexe 1)

En 2011, dans un contexte de crises politiques en Afrique du Nord particulièrement intenses, la mort de 63 personnes² en dépit de la présence militaire aux abords des côtes libyennes, avait déjà alarmé les défenseurs des droits des migrants.

Depuis le début de l'année 2015, l'aggravation de la situation politique en Libye, en Syrie et dans la Corne de l'Afrique, a conduit des milliers de personnes à prendre la mer, y compris en hiver dans des conditions météorologiques prohibitives.

Cette dégradation politique, l'influence des milices libyennes et de l'« État Islamique », la violence du traitement des migrants en Libye mais également les menaces directes envers les responsables des secours³, ont conduit à une augmentation de la pression et une aggravation du contexte sécuritaire. Après un bref rappel du cadre juridique dans lequel ils évoluent, le présent document énumère les différents acteurs des opérations de secours, de surveillance et de contrôle en mer, dont les activités se caractérisent par une militarisation croissante ayant de graves conséquences sur les droits des migrants.

L'obligation générale et inconditionnelle de secours en mer

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS), prévoit une obligation générale et inconditionnelle de porter secours à toute personne en détresse en mer pour tout navire se trouvant à proximité. Son article 98 précise notamment que « tout État doit exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon qu'il obéisse à ce principe, pour autant que cela lui soit possible, sans faire courir de risque grave au navire, à l'équipage ou aux passagers ». L'alinéa 2 du même article prévoit en outre que « tous les États côtiers facilitent la création d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace (...) »⁴.

La Convention Internationale pour la recherche et le sauvetage maritimes, dite Convention SAR, adoptée à Hambourg en 1979⁵ prévoit quant à elle la création de zones de recherche et de sauvetage (SAR = Search And Rescue), à l'intérieur desquelles les États sont responsables de coordonner les opérations de secours au travers de centres de coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

Cependant la définition de telles zones pose problème notamment dans le Canal de Sicile où les zones SAR de Malte et d'Italie se chevauchent.

Les lignes directrices sur le traitement des personnes secourues en mer, adoptées en mai 2004 par le Comité de Sauvetage en Mer ainsi que les amendements à la Convention Internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, prévoient que l'État responsable d'une zone SAR est en charge de fournir aux personnes secourues un endroit sûr ou de s'assurer qu'un tel endroit leur est accessible⁶.

¹ Appel conjoint « [Des ponts, pas des armes !](#) », 24 juin 2015

² Communiqué inter-associatif, « [63 migrants abandonnés à la mort en Méditerranée : des survivants portent plainte contre l'armée belge](#) », 23 novembre 2013.

³ Menace des gardes côtes italiens lors d'une opération de sauvetage le 15 février 2015 - rapport de [Watch the Med](#), article de « [Il Sole 24 Ore](#) » - et le 13 avril 2015 - informations sur le [site de l'agence Frontex](#).

⁴ [Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982](#) (UNCLOS).

⁵ [Convention Internationale pour la recherche et le sauvetage maritimes de 1979](#) (Convention SAR).

⁶ [Résolution MSC.167\(78\)](#) , paragraphe 2.5.

Les différents acteurs et opérations de secours en mer en Italie

Les gardes côtes

Le corps des gardes côtes italiens est un corps spécial de la Marine Militaire, sous tutelle du Ministère de l'environnement du territoire et de la mer, et du Ministère de la politique agricole alimentaire et forestière⁷.

Le Commandement Général des Capitaineries de ports assure les fonctions de Centre de Coordination Italien de Secours (IMRCC) et la communication avec les centrales opérationnelles des autres pays du pourtour méditerranéen. Quinze Directions Maritimes remplissent quant à elles le rôle de centres secondaires de secours maritime, et coordonnent les opérations à l'intérieur de leur propre territoire⁸. En Sicile, cette direction locale se trouve à Catane. Ces centrales disposent de leurs propres équipements. Ce sont elles qui peuvent solliciter l'intervention de l'ensemble des équipements maritimes et aériens publics et privés, en vue d'opérations de recherche et de secours.

Le corps des gardes côtes dispose au total dans cette région de 300 bateaux répartis sur 113 ports, et de 3 bases aéronavales : à Catane, et, sur le continent, à Pescara (Abruzzes) et Sarzana (Ligurie)⁹. A Lampedusa à partir de 1994, s'est constituée la 3^{ème} Escadrille des gardes côtes avec aujourd'hui quatre moto-vedettes spécialement conçues pour les secours, dont au moins trois financées par le fonds pour les frontières extérieures de l'Union Européenne, une moto-vedette plus rapide, un hélicoptère et un avion¹⁰.

Cet équipement est spécifiquement étudié pour les opérations de secours en haute mer. Cependant, les moto-vedettes ne peuvent accueillir qu'un nombre limité de personnes, ne disposent pas de parties internes permettant de les mettre à l'abri, et ne peuvent pas toujours faire face à des conditions météorologiques extrêmes. C'est ainsi que l'a tristement démontré la mort de 22 personnes à bord de ces embarcations des gardes côtes venus les secourir le 8 février dernier¹¹. Ces quatre moto-vedettes avaient mis sept heures pour atteindre le lieu de secours, puis 18 heures pour retourner vers l'île de Lampedusa, ne pouvant dépasser la vitesse de deux nœuds par heure. Le témoignage de la doctoresse à bord de l'une des moto-vedettes, précisant que les couvertures de survie avaient tendance à s'envoler¹², illustre également ces conditions déplorables de navigation. Sept personnes étaient décédées avant l'arrivée des secours.

Cependant, les gardes côtes ont également parmi leurs prérogatives le contrôle des flux migratoires « clandestins »¹³ notamment depuis les années 90. C'est en effet au cours de cette période que l'augmentation des flux migratoires en provenance d'Albanie a justifié un développement des moyens à disposition des gardes côtes, avec l'implication de ports comme Brindisi (Pouilles), Trapani, Porto Empedocle, Licata, Gela, Pozzallo et Siracusa (Sicile).

⁷ Site des gardes côtes : [Chi siamo](#).

⁸ Site des gardes côtes: [Guardia Costiera, organizzazione ricerca e soccorso](#).

⁹ Site des gardes côtes : [Guardia Costiera, i mezzi](#).

¹⁰ Entretien avec Alizée Dauchy, ancienne volontaire Migreurop, membre d'Askavusa, fait par l'auteur le 20 février 2015.

¹¹ Watch the Med, "[More than 300 people on four rubber vessels die in the Central Mediterranean Sea](#)", 14 février 2015.

¹² La Repubblica, "[Lampedusa – La dottoressa a bordo della motovedetta 'ho pregato per tutto il viaggio'](#)", 10 février 2015.

¹³ La section du site internet de la capitainerie consacrée à cette fonction porte un titre évocateur : [anti-immigration](#) ¹⁴IOM, « [Number of Migrants Landing in Europe in 2015 Passes 100,000](#) », 9 juin 2015.



Moto-vedettes de Lampedusa

La marine marchande, acteur de plus en plus sollicité des opérations de secours

D'après les derniers chiffres de l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) les navires marchands auraient porté secours à 14 500 personnes sur les 53 000 conduites en Italie depuis le début de l'année¹⁴. En 2014, ce chiffre était de plus de 40 000¹³ (42 000 selon un rapport Amnesty International), sur 170 000 personnes arrivées par la mer cette même année¹⁴.

Ce chiffre ne rend cependant pas compte de l'ampleur de l'implication de la marine marchande dans les opérations de secours, dans la mesure où de nombreux navires participent à ces opérations, sans prendre de personnes à leurs bords. Il peut s'agir de la recherche des navires en détresse, de distribuer des vivres, d'attendre l'arrivée des navires militaires, des gardes côtes, ou de la *guardia di finanza* (voir plus bas, p. 7). Il n'en demeure pas moins que s'ils sont sollicités, ces navires doivent souvent être déroutés, et sont interrompus dans leurs activités.

En revanche lorsque les migrants doivent effectivement monter à bord des navires marchands, cela pose bien sûr un important problème de sécurité comme l'illustre le témoignage de certains migrants qui doivent parfois, femmes et enfants inclus, grimper sur le navire à l'aide d'une échelle¹⁵.

En outre, lorsqu'un navire de commerce se retrouve dans l'obligation de prendre des personnes à son bord, il ne bénéficie pas toujours de l'appui d'un navire de sauvetage, doté d'une équipe médicale, qu'il s'agisse de gardes côtes, de militaires, ou de la *guardia di finanza*.

Le 8 avril, des syndicats européens d'armateurs et de gens de mers ont adressé une lettre aux gouvernements nationaux des 28 États membres de l'Union européenne. Tout en assumant les obligations de secours que leur impose le droit international de la mer, ces derniers regrettaient de devoir se charger d'opérations qu'ils n'ont pas les moyens humains et matériels d'assumer en toute sécurité. Ils en appelaient à un renforcement des moyens mis à disposition des autorités en charge, dotées d'équipes professionnelles, mais également à la recherche de solutions alternatives à ces traversées dangereuses pour les migrants¹⁶.

¹³ Chiffre cité par les groupements d'armateurs dans leur [lettre adressée aux Etats membres de l'Union](#) (voir note 18), d'après Amnesty International, se chiffre s'élèverait à 42 000 (voir note 16).

¹⁴ Amnesty International, « [La honte de l'Europe](#) », 2015.

¹⁵ Témoignage d'un mineur recueilli par l'auteur à Messine le 27 avril 2015.

¹⁶ ECSA, ETF, ICS, ITF, « [Thousand of lives will be lost in the Mediterranean unless EU governments take urgent action](#) », 8 avril 2015.



Navire marchand ayant participé au secours de 236 personnes débarquées à Messine le 15 avril 2015

L'opération Mare Nostrum

Cette opération, terminée aujourd'hui, a été lancée par le Gouvernement italien le 18 octobre 2013 en réaction aux naufrages de deux embarcations ayant tué plus de 600 personnes au large des côtes de l'île italienne de Lampedusa¹⁷. Elle avait pour objectif affiché de rechercher et de sauver les personnes en difficulté en mer, tout en luttant contre le trafic d'êtres humains et en effectuant un contrôle sanitaire¹⁸.

Mise en œuvre par la Marine Italienne, elle bénéficiait d'équipements de cette dernière (grand navire doté d'un hôpital, deux frégates, deux navires de patrouilles, deux hélicoptères et un avion et un réseau de radars côtiers dotés du système de détection automatique), mais également de l'armée de l'air (un avion prédateur et un avion de patrouille maritime et un radar), des gardes côtes, et de la *guardia di finanza* (radar basé à Palerme et capable de voir à plus de 50 miles des côtes). Elle bénéficiait en outre de l'appui d'un navire de patrouille slovène.

Si l'opération n'est pas exempte de critiques notamment en raison de ses échecs (3 343 morts selon le HCR) de la collecte d'informations personnelles des personnes secourues à bord des navires y prenant part¹⁹, du contournement du principe de non-refoulement²⁰ et d'interdiction des expulsions collectives²¹, elle aurait permis, toujours d'après les chiffres du HCR de sauver 150 000 vies humaines²².

¹⁷ UNHCR, « [Le HCR est préoccupé par la cessation de l'opération de recherche et sauvetage Mare Nostrum en Méditerranée](#) », 17 octobre 2014.

¹⁸ [Propos de l'Amiral De Giorgi](#), chef de l'Etat-major Italien, auditionné le 16 décembre par la Commission des Droits de l'Homme du Sénat italien et [site internet de la Marine italienne](#).

¹⁹ Entretien avec TI qui a souhaité rester anonyme, le 10 juin 2015, et Martina Tazzioli, chercheuse de l'Université de Goldsmiths, le 20 mars 2015, et Marzia Trovato, ancienne volontaire EP Migreurop, le 15 mars 2015.

²⁰ [Article du FFM online](#) évoquant l'interception d'embarcations de migrants par les gardes côtes tunisiens et libyens, visant à les renvoyer vers les côtes Nord Africaines, sous le commandement de la Marine Italienne.

²¹ Arrêt Hirsi de la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH), 23 février 2012, [Affaire Hirsi Jamaa et autres c. Italie](#) (Requête n°27765/09).

²² Ibidem, note 19.

Les initiatives solidaires

L'AlarmPhone

Certains militants et associations issus de la plateforme Watch the Med ont créé un système de signalement téléphonique des situations de détresse en mer Méditerranée : l'Alarm Phone (AP). Fonctionnant 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 depuis le mois d'octobre 2014, ce réseau d'opérateurs répartis sur les cinq continents transmet aux autorités compétentes les informations reçues et vérifiées afin d'accélérer le déroulement des opérations de secours. En cas de retard ou de refus de la part des autorités d'obéir à leur obligation de secours, ces militants déclenchent une pression médiatique et politique, alertant les capitaines de navires se trouvant à proximité, certains organismes internationaux, la presse, les autorités religieuses, les réseaux de sympathisants en ligne²³.

L'ONG Migrants Offshore Aid Station (MOAS)²⁴

Basée à Malte et déjà active en 2014 en mer Méditerranée, l'ONG s'est engagée depuis le 2 mai 2015 dans une mission de recherche et de secours prévue pour une durée de 6 mois.

Son navire de 40 mètres, le « Phoenix », est équipé de deux bateaux semi-rigides et de deux drones. Cette année l'association Médecins Sans Frontières (MSF) participe à l'initiative avec l'envoi d'une équipe de cinq personnes à bord²⁵.

Depuis le 9 mai, l'association a par ailleurs affrété un deuxième navire, le « Bourbon Argos », doté d'une salle d'urgence ainsi que d'une salle de consultation et d'observation.

Un troisième navire affrété par l'association, « le Dignity I » est opérationnel, depuis le 13-juin²⁶. Les deux associations devraient collaborer avec l'équipe de l'AP pour un échange d'informations lorsque l'un des navires précités se trouve à proximité de personnes ayant contacté le numéro d'alerte.

Le projet « Sea Watch »²⁹

Le navire affrété par ces militants a quant à lui vocation à repérer et à signaler les navires en détresse, aux autorités et à l'équipe AP. Son objectif n'est pas de procéder au secours, mais de rendre publiques les situations de détresse dont il aura été témoin. Ce navire est en Méditerranée depuis le 14 juin 2015²⁷.

Les acteurs de la surveillance et le contrôle des flux migratoires

La guardia di finanza

Ce corps dépend du Ministère italien de l'Economie et des Finances. Il fait partie des forces armées de l'État. Il est responsable des contrôles douaniers, de la lutte contre le crime organisé et transfrontalier, et du contrôle des flux migratoires²⁸.

Il a pour rôle de coordonner le « contrôle des flux migratoires clandestins en mer », opéré par les autres forces en présence à savoir la Marine, la police et les gardes côtes²⁹. Dans le cadre de cette mission, il

²³ La page de l'[Alarm Phone](#) sur le site de Watch the Med.

²⁴ Le site de la [Migrants Offshore Aid Station](#).

²⁵ MSF, Dossier « [Opérations de recherche et de sauvetage de migrants en Méditerranée](#) », 9 juillet 2015.

²⁶ MSF, « [MSF renforce ses opérations en mer Méditerranée avec un troisième bateau](#) », 13 juin 2015. ²⁹

Le site de [Sea Watch](#).

²⁷ Communications internes WTM et AP, et [blog du projet](#).

²⁸ Site de la *guardia di finanza*: [Compiti istituzionali](#).

²⁹ Site de la *guardia di finanza*: [Immigrazione clandestina](#).

effectue des patrouilles qui, d'après l'article 33 de l'UNCLOS³⁰, devraient se limiter aux eaux territoriales italiennes, jusqu'à la zone contiguë (24 milles nautiques). Il dispose pour ce faire de moyens aérospatiaux et d'au moins un radar à Palerme, capable de voir à 50 milles des côtes³¹.

En application de l'article 12 de la loi du 6 mars 1998, n°4038, alinéa 7, la *guardia di finanza* a pour mission principale de retrouver « les passeurs »³².

Cependant ces patrouilles se déroulent relativement fréquemment au-delà de la zone contiguë, comme le montre, à titre d'exemple, une opération de secours menée le 2 mai 2015³³, au cours de laquelle on apprend que le patrouilleur Paolini de la *guardia di finanza* venu secourir 116 personnes à 28 milles marins de la Libye, effectuait des opérations de contrôles dans les eaux internationales. Cela semble également avoir été le cas du « Monte Sperone », le 14 mai³⁴.

La coordination des opérations de contrôle des flux migratoires de la part de la *guardia di finanza*, se traduit par sa coopération étroite avec l'agence Frontex, notamment dans le cadre de l'opération Triton³⁸ de l'Agence Frontex.

Frontex

Créée en 2004 et basée à Varsovie, l'Agence Européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne a pour rôle de contrôler les arrivées de personnes aux frontières de l'Union grâce à la mise en commun des moyens de surveillance des États membres: gardes-frontières, équipements militaires, technologies de pointe (radars, satellites, drones dans le futur).

Elle effectue des opérations de surveillance maritime, aérienne et terrestre. Ses patrouilles maritimes se déroulent dans les eaux territoriales des États membres de l'Union, mais également dans celles d'États voisins, voire dans les eaux internationales. Sur la base d'informations recueillies au cours de ces opérations (âge, nationalité pays d'origine, parcours et motifs du voyage)³⁹, elle déploie des opérations conjointes ponctuelles sur des zones déterminées, telles que l'opération Triton, sur laquelle nous reviendrons plus longuement dans le paragraphe suivant du présent document.

L'expertise de nombreux militants des droits de l'Homme, notamment réunis au sein de la campagne Frontexit³⁵, a permis de démontrer l'incompatibilité du mandat de Frontex avec le respect des droits fondamentaux des migrants, incompatibilité reconnue par le co-président du Comité consultatif de Frontex lui-même³⁶.

En mer, le mandat de Frontex lui permet notamment d'intercepter des navires avant qu'ils n'atteignent les eaux territoriales de l'Union européenne³⁷, de débarquer des migrants dans des pays dits tiers³⁸, de repousser une embarcation qui aurait atteint les eaux territoriales d'un État membre³⁹. Dans le cadre de ces procédures aucune garantie n'est prévue quant à la vérification des besoins de protection

³⁰ Ibidem, note 4.

³¹ Entretien du 20 mars 2015 avec Martina Tazzioli, chercheuse de l'Université de Goldsmith.

³² Site du Sénat français : [La législation italienne concernant les étrangers en Italie](#).

³³ Giornale di Sicilia, "[Agrigento – soccorso gommona con 116 persone al largo della Libia](#)", 2 mai 2015.

³⁴ First on line, "[Soccorsi 900 migranti nel canale di Sicilia](#)" et Il Cittadino di Messina, "[Il pattugliatore Monte Sperone della Guardia di Finanza in soccorso a 900 migranti](#)", 14 mai 2015. ³⁸ Frontex, « [Frontex launches joint operation Triton](#) », 31 octobre 2014 ³⁹ Article 11 du mandat de l'Agence.

³⁵ Frontexit, « [L'incompatibilité de Frontex avec le respects des droits fondamentaux](#) », mai 2014 et Migreurop, Note d'information n° 3-2éd. « [Frontex : le bras armé des politiques migratoires européennes](#) », mars 2014.

³⁶ Stefan Kessler, JRS Europe, Discussion paper for LIBE, Committee meeting 27.06.2013

³⁷ Préambule 5 du Règlement pour la surveillance des frontières maritimes durant les opérations Frontex - « [Règlement Interceptions](#) ».

³⁸ Article 10 du « Règlement Interceptions » (note 42).

³⁹ Article 6 2 b du « Règlement Interceptions » (note 42).

internationale des personnes concernées, à la possibilité de demander l'asile, ni au respect du principe de principe de non refoulement d'un réfugié tel que garanti par l'article 33 de la Convention de Genève de 1951 relative au statut des réfugiés⁴⁰ (voir plus bas).

Le 16 janvier⁴¹, Fabrice Leggeri, est devenu directeur exécutif de l'Agence. Il a succédé à Gil Arias Fernandez, lui-même ayant remplacé Ilkka Laitinen, en début d'année 2014⁴². Depuis août 2014, Monsieur Leggeri était à la tête de la division sur l'immigration illégale, auprès du Ministère français de l'Intérieur. Il a en outre participé à la rédaction du document de création de Frontex.

L'opération Triton

Objectifs et moyens de l'opération

Depuis le 1^{er} novembre 2014, Triton, une opération conjointe de Frontex, est mise en œuvre. Il s'agit d'une opération de surveillance et de contrôle des flux migratoires dits irréguliers et de la criminalité transfrontalière, qui s'étend sur les zones précédemment couvertes par les opérations Hermès (sud de la Sicile, près de Lampedusa et Pantelleria) et Aeneas (Côtes de Calabre et des Pouilles) coordonnées par la même agence⁴³.

Dans le cadre de l'opération de Triton, Frontex opère sous le commandement du Ministère de l'Intérieur italien, en coopération avec la *guardia di finanza* et les gardes côtes⁴⁴.

C'est depuis le centre de coordination aéronaval de la *guardia di finanza*, à Pratica di Mare, près de Rome, où se trouvent également les représentants officiels des autres États participant à l'opération, que se prennent les décisions opérationnelles⁴⁵.

Au moment de son lancement, l'opération disposait de 65 agents et de 12 véhicules militaires (deux avions, un hélicoptère, deux navires de patrouille extracôtiers, six bateaux de patrouille côtière et une vedette), fournis par l'Italie, Malte et l'Islande.

Elle disposait de moyens financiers et matériels trois fois inférieurs à ceux de Mare Nostrum, passant de 9 à 2.93 millions d'euros par mois, ce qui s'est traduit par une diminution des moyens militaires et humains⁴⁶. Surtout, elle n'opère que sur un rayon de 30 milles nautiques des côtes italiennes, ce qui équivaut aux eaux territoriales italiennes et à une partie des zones SAR de l'Italie et de Malte⁴⁷.

Les débats autour de l'opération Triton

Cette limite territoriale a officiellement été décidée par crainte que la présence navale européenne n'incite d'avantage de migrants à tenter la traversée de la Méditerranée, un « appel d'air », selon les détracteurs de l'opération Mare Nostrum qui n'ont cessé de mettre ce risque en avant. Or, comme le

⁴⁰ [Convention et protocole relatifs au statut des réfugiés](#), 1951.

⁴¹ Frontex, « [Fabrice Leggeri takes the helm at Frontex](#) », 16 janvier 2015.

⁴² Frontex, « [Fabrice Leggeri appointed new executive director of Frontex](#) », 26 novembre 2014.

⁴³ Europaforum.lu, « [L'UE lance l'opération "Triton" en Méditerranée pour renforcer les frontières extérieures et venir en aide à l'Italie pour faire face à l'afflux de migrants sur ses côtes, tandis que Rome annonce la fin de "Mare Nostrum"](#) », 1^{er} novembre 2014.

⁴⁴ Ibidem, note 38.

⁴⁵ Corriere della Sera, « [Sbarchi: 8 000 immigrati al mese](#) », 28 décembre 2014.

⁴⁶ The Guardian, « [Libya's people smugglers: inside the trade that sells refugees hopes of a better life](#) », 24 avril 2015, et Lapluma.net, « [Triton 2 : Bruxelles et Rome contre les migrants](#) », 22 février 2015.

⁴⁷ Lapluma.net, « [Triton 2 : Bruxelles et Rome contre les migrants](#) », 22 février 2015.

confirment notamment les propos du Professeur François Crépeau, rapporteur spécial des Nations Unies pour les droits de l'Homme des migrants, ces personnes ont continué de prendre la mer, indépendamment de l'arrêt de Mare Nostrum, à cause, d'une part des violences subies ou de la situation économique dans leurs pays de résidence, de la fermeture des voies légales d'accès au territoire de l'UE, d'autre part⁴⁸.

En outre, les navires impliqués dans l'opération Triton, afin de respecter le droit international de la mer, ont régulièrement participé à des opérations de secours au-delà de cette zone.

Dans une lettre adressée à Giovanni Pinto, Directeur Central de l'Immigration et de la Police aux Frontières en Italie, le 9 décembre 2014, Klaus Roesler, Directeur de la Division Opérationnelle de Frontex, demandait au IMRCC d'arrêter d'ordonner aux navires prenant part à l'opération Triton d'intervenir au-delà des 30 milles marins des côtes italiennes, témoignant ainsi de la primauté du contrôle sur le sauvetage des personnes.

D'après l'article publié le 10 décembre sur le site internet EurActiv, résumant cette lettre, Klaus Roesler poursuivait en expliquant que Frontex ne considérait pas un appel SAR comme constituant à lui seul un élément suffisant pour justifier le lancement d'une opération SAR. Il recommandait alors d'entreprendre dans un premier temps une opération d'investigation et de vérification qui ne devrait pas justifier l'utilisation d'un patrouilleur de haute mer⁵⁴.

Dans l'hypothèse où une opération de secours s'avèrerait nécessaire à proximité des côtes libyennes, le Directeur recommandait à l'IMRCC de s'en référer au Centre de Coordination de Secours le plus proche. Klaus Roesler indiquait alors que les instructions données aux navires opérant dans le cadre de Triton de se rendre hors de leur zone d'intervention ne devraient plus être suivies.

C'est ce type de discours qui a fait craindre à certaines ONG un retour vers la pratique fréquente des « refoulements en mer », c'est à dire des renvois des navires en perdition vers leur point de départ, leur remise aux autorités du dit pays, voir vers le refus pur et simple de les secourir. Cette crainte, avérée depuis (voir plus bas) est notamment à l'origine du lancement de la campagne « Push-back Frontex » menée par Afrique Europe Interact, Borderline Europe and FFM⁴⁹.

Au nombre des revendications entendues ces dernières semaines en réaction à l'augmentation des cas de naufrages, figurait l'élargissement du mandat territorial de l'opération Triton. Cette extension a d'abord été refusée, lors du Conseil européen du 23 avril 2015, son Président Donald Tusk ayant expliqué qu'elle serait inutile dans la mesure où conformément au droit de la mer, les équipements de Frontex étaient obligés d'intervenir en cas de détresse, y compris en haute mer, au-delà de sa zone

⁴⁸ Rainews, « [ONU: Chiudere i confini è impossibile. Rafforza solo i trafficanti di esseri umani](#) », 18 juin 2015, voir aussi le [rapport](#) présentée par François Crépeau devant l'Assemblée générale des Nations Unies le 8 mai 2015. ⁵⁴ Euractiv, « [Triton : Frontex a Italia, troppi interventi fuori area](#) », 10 décembre 2014.

⁴⁹ Afrique-Europe-Interact, Appel « [Push-Back Frontex!](#) » et « [Massiver protest gegen rösler \(photos & aufruf\)](#) », 22 avril 2015.

d'intervention⁵⁰. Pourtant, dans un communiqué de presse datant du 26 mai 2015, l'Agence annonce l'extension territoriale de l'opération Triton à 138 milles nautiques au sud des côtes siciliennes avec à la clé le déploiement d'un avion, de trois navires de patrouille de haute mer, et d'un hélicoptère supplémentaire, ainsi que de quatre nouvelles équipes de débriefing (pour recueillir des informations sur les routes migratoires visant à alimenter « l'analyse des risques » par l'Agence⁵¹), et quatre de *screening* (entretiens d'identification des personnes)⁵². Ces nouveaux moyens seront employés lors des « pics saisonniers »⁵³.

Par ailleurs le 15 mai 2014, le Parlement et le Conseil de l'Union Européenne, avaient adopté un règlement qui permettait aux unités participant aux opérations conjointes de Frontex d'intercepter en haute mer des embarcations qu'elles soupçonnaient être utilisées pour le « transport illégal des migrants »⁵⁴. Cela soulève la question de l'articulation entre ce règlement et le mandat territorial officiel de Triton.

En outre la distinction entre une opération de contrôle et une opération de secours peut être tenue quand on sait que les embarcations utilisées pour le transport de migrants ne sont souvent pas en état de fonctionner.

Les propos du Capitaine Valsson, capitaine à bord du navire Islandais « Tyr » participant à l'opération Triton, rapportés par la journaliste Carine Fouteau le 11 février 2015⁵⁵, sont à ce titre quelques peu déroutants. Selon lui, le droit de la mer lui interdirait d'intervenir en haute mer en l'absence d'un appel SAR. L'article relate une mission du navire au cours de laquelle ce dernier a été envoyé vérifier la situation d'un cargo suspect, le « Zein ». L'article précise que l'opération a également suscité le déplacement de la Marine et des gardes côtes italiens. Cependant, le Capitaine du « Tyr » poursuit par une explication de la pratique (assumée, donc) des interceptions : l'escorte d'un navire chargé de migrants qui n'auraient pas demandé secours, vers le port le plus proche et sa remise aux autorités.

L'analyse du discours des divers hauts responsables de Frontex révèle une perpétuelle volonté de se justifier tantôt auprès des décideurs politiques à l'origine de son financement, tantôt auprès d'une certaine partie de l'opinion publique à tendance solidaire/humanitaire.

En effet dans la rubrique du site internet de l'agence consacrée à la présentation de ses différentes opérations en mer⁵⁶, celle-ci déclare que ses opérations conjointes « représentent la plus vaste opération SAR d'Europe ». Dans un communiqué daté du 13 octobre 2014, Gil Arias Fernandez, alors Directeur Exécutif de l'Agence, rappelait que nonobstant l'objectif de contrôle et de surveillance frontières de l'opération, le sauvetage des vies humaines restait une priorité⁵⁷.

En outre, l'Agence ne manque pas de marquer une certaine fierté chaque fois qu'elle est impliquée dans une opération SAR, précisant le nombre de personnes sauvées et la proximité des côtes libyennes.

⁵⁰ Europaforum.lu, « [Le Conseil européen extraordinaire décide de tripler les moyens de l'opération de surveillance des frontières maritimes Triton et envisage une action pour détruire préventivement les embarcations utilisées par les passeurs en Libye](#) », 23 avril 2015.

⁵¹ Frontex, « [FRAN Q2 2012](#) », octobre 2012, et Frontexit, « [L'incompatibilité de Frontex avec le respect des droits fondamentaux](#) », mai 2014.

⁵² Frontexit, « [L'incompatibilité de Frontex avec le respect des droits fondamentaux](#) », mai 2014.

⁵³ Frontex, « [Frontex expands its joint operation Triton](#) », 26 mai 2015, et Lapluma.net, « [Triton 2 : Bruxelles et Rome contre les migrants](#) », 22 février 2015.

⁵⁴ Article 7 du [Règlement n°656/2014](#) « établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne ».

⁵⁵ Mediapart, « [A bord d'une patrouille Frontex, à la recherche de migrants en péril en Méditerranée](#) », 11 février 2015.

⁵⁶ Site de Frontex : [Sea operations](#).

⁵⁷ Frontex, « [More technical support needed for operation Triton](#) », 13 octobre 2014.

⁶⁴ Frontex, « [Enlarged Triton helping rescue migrants](#) », 4 mai 2015.

Ainsi dans un communiqué daté du 4 mai 2015⁶⁴, l'Agence rappelle qu'elle a contribué à sauver un tiers des

24 000 personnes secourues depuis le début de l'année, auxquelles s'ajoutaient les 5 500 personnes sauvées au cours des quatre jours précédents. Cette fois-ci Fabrice Leggeri indique que tous les navires, avions et hélicoptères participant à l'opération Triton, y compris les nouveaux équipements accordés par les États membres à la suite du Conseil de l'Union européenne du 23 avril dernier ont contribué à ce sauvetage.

De même lorsqu'il annonce la prolongation de la durée de l'opération Triton, le Directeur indique que cela va permettre à l'Agence de continuer de contribuer à sauver des vies⁵⁸.

Enfin, dans la perspective du triplement du budget de l'Agence prévu dans la nouvelle « Agenda Migrations » de la Commission européenne⁵⁹, il déclarait vouloir augmenter la surveillance aérienne de la mer Méditerranée, afin d'améliorer les capacités de recherche et de secours en mer⁶⁰. Dans une interview attribuée au quotidien britannique The Guardian, la veille du sommet européen du 23 avril 2015⁶¹, il précise cependant que le mandat de Frontex n'est pas celui de rechercher et de secourir les personnes et qu'il n'est pas souhaitable que le mandat de l'Agence comprenne ces missions.

Le Commandement Général des Capitaineries des Ports, la *guardia di finanza*, et la Marine interviennent dans les opérations de secours coordonnées par l'IMRCC. Ils sont appelés à le faire qu'ils soient ou non en train de patrouiller dans le cadre de l'opération Triton. Ceci étant parfois précisé dans les différents communiqués de presse du Commandement Général des Capitaineries des Ports.

A cela s'ajoute depuis quelques semaines, la mise à disposition par l'Agence d'autres équipements militaires étrangers pour l'opération Triton, ou à d'autres fins, nous y reviendrons.

La prise en charge des migrants secourus

Cadre légal

L'article 33 de la Convention de Genève de 1951 relative au statut de réfugiés⁶⁹ interdit le refoulement « d'un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté seraient menacées, en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social, ou de ses opinions politiques ». Dans l'arrêt *Hirsi Jamaa et autres contre l'Italie*⁶², la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH) a fait application de ce principe aux interceptions de navires en mer. Enfin l'interdiction de refouler s'applique également à toute personne qui risquerait d'être soumise à la torture ou à des traitements inhumains et dégradants⁶³.

Si « le droit de chacun de quitter tout pays y compris le sien »⁶⁴ n'empêche pas les États de restreindre l'accès à leur territoire et de contrôler le respect de ces restrictions à l'intérieur de leurs eaux territoriales (article 33 de la Convention UNCLOS évoquée plus haut), il est en revanche interdit en

⁵⁸ Frontex, « [Joint operation Triton extended to the end of 2015](#) », 21 février 2015.

⁵⁹ Ibidem, note 56.

⁶⁰ Frontex, « [Frontex ready to implement European Council conclusions](#) », 23 avril 2015.

⁶¹ The Guardian, « [EU borders chief says saving migrants' lives 'shouldn't be priority' for patrols](#) », 22 avril 2015 69

⁶² Ibidem, note 23.

⁶³ Voir en ce sens l'arrêt de la CEDH, 20 mars 1991, *Affaire Cruz Varas et autres c. Suède*.

⁶⁴ Article 13 de la [Déclaration Universelle des droits de l'Homme](#) de 1948 ; article 5 de la [Convention internationale relative à l'élimination de toutes les formes de discriminations raciales](#) de 1965 ; article 12 de la [Convention Internationale relatives aux droits civils et politiques](#) de 1966.

principe d'opérer ces contrôles en haute mer sur des navires battant pavillon étranger (article 88 de la même convention). Cependant l'article 110 de l'UNCLOS prévoit les circonstances exceptionnelles dans lesquelles les autorités d'un État peuvent monter à bord d'un navire étranger (droit de visite)⁶⁵. Parmi ces circonstances, les raisons raisonnables de penser qu'un navire n'a pas de nationalité sont fréquemment utilisées par les États membres de l'Union européenne lors d'opérations d'interceptions au large des îles Canaries et en méditerranée centrale⁶⁶.

La prise en charge des migrants à bord des navires de secours

L'empressement à démanteler les réseaux de « trafiquants » amène à une confusion permanente entre enquêtes sur ce point et identification des personnes en vue d'évaluer leurs besoins de protection et de déterminer leurs statuts juridiques.

Contrairement aux études menées dans le cadre de l'opération « Mare Nostrum »⁶⁷, il ne nous est pas possible de certifier que de telles procédures aient systématiquement eu lieu à bord des navires de secours opérationnels au cours du premier semestre 2015.

L'identification des personnes se ferait plus souvent lors de leur débarquement, ou à l'intérieur des centres « d'accueil ». Cependant il ne semble pas y avoir de règle générale. Cela dépend d'une part du type de navire utilisé pour les secours, d'autre part du port d'arrivée. Lors d'un débarquement à Catane le 13 avril 2015, nous avons pu observer cette procédure sur le port à l'arrivée du navire: numérotation des migrants, relevé des noms, des prénoms, et déclarations sur l'âge, prise de photographies, rapide vérification médicale sous les tentes de la Croix Rouge. A noter que normalement une équipe médicale de l'Ordre de Malte ou de l'Agence Médicale Militaire (USMAF)⁷⁶ a déjà procuré de premiers soins à bord.



Numérotation, puis identification des personnes sur le port de Catane, le 13 avril 2015

Cette procédure d'identification ne semble en tout cas pas avoir lieu sur les moto-vedettes des gardes côtes.

Un communiqué de presse de ces derniers daté du 21 avril 2015, explique cependant que dans le cadre d'une opération ayant permis de secourir 446 personnes et de les transférer sur un navire militaire (grâce à l'intervention de deux moto-vedettes), une équipe d'enquête était présente à bord.

⁶⁵ Partie VII de la [Convention sur le droit de la mer](#) de 1982.

⁶⁶ Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe, [Doc 12628](#), Comité sur la Migration, les Réfugiés et la Population, Rapporteur : M Arcadio Diaz Tejera : l'interception et le secours en mer, de demandeurs d'asile, réfugiés et migrants irréguliers, juin 2011, et page « [Rights at sea](#) » du site de Watch the Med.

⁶⁷ Entretien avec TI qui a souhaité rester anonyme, le 10 juin 2015, et Martina Tazzioli, chercheuse de l'Université de Goldsmiths, le 20 mars 2015 d'après lesquelles durant Mare Nostrum, l'identification des personnes avait lieu au moins à bord du navire amphibien de l'opération : prise d'empreintes, photographies, et présence de la Police Scientifique ⁷⁶ Site du Ministère italien de la Santé : [Attività](#).

De même lors d'opérations menées le 3 mai 2015, on apprend que l'identification aurait effectivement commencé à bord des navires militaires, des gardes côtes et de la *guardia di finanza*, tandis que des informations auraient été échangées entre le commandant du remorqueur « Asso 29 » et la police de Raguse⁶⁸.

Le traitement des migrants au moment de leur débarquement

Là encore la procédure varie constamment en fonction du lieu et du contexte.

Pour assister à un débarquement, il faut parfois solliciter une autorisation officielle. Cette demande se fait par courrier électronique adressé soit à une personne précise, soit à un service, et ce pour chaque débarquement. Ces derniers temps, ces autorisations semblent de plus en plus difficiles à obtenir. A Catane pour l'instant, aucune autorisation n'est nécessaire pour entrer dans le port mais elle l'est si l'on veut éventuellement s'entretenir avec quelqu'un, et surtout avec des migrants.

A Messine cette autorisation est requise mais la prise de photographies et de brèves discussions avec certains opérateurs, derrière les grilles qui séparent la route du port, sont tolérées.

Depuis 2006, Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR), Save The Children, l'Organisation Mondiale pour les Migrations (OIM) et la Croix Rouge sont réunis autour du projet Praesidium, financé par le fonds européen pour les frontières extérieures⁶⁹ et le Ministère de l'Intérieur italien. Ces organisations sont chargées de l'accueil des migrants sur les ports de débarquement et dans les structures d'accueil, c'est-à-dire de délivrer des informations juridiques et d'organiser des entretiens individuels. Au cours de ces entretiens des informations sont recueillies sur les pays de départ et de transit, et sur la traversée de la Méditerranée⁷⁰. Ces informations sont ensuite partagées avec le Ministère de l'Intérieur, responsable de la répartition des migrants dans les différents centres d'accueil ou d'identification et d'expulsion du territoire. Certaines informations concernant le nombre, l'âge, le genre, les nationalités, l'état de santé sont aussi délivrées aux journalistes. Ces organisations sont également chargées de veiller au respect des droits des migrants lors des débarquements, dans les différentes structures d'accueil des migrants ainsi que dans les centres de rétention et, de signaler tout dysfonctionnement mais également de faire connaître les bonnes pratiques.

L'OIM est responsable de l'identification puis de l'information des migrants économiques, des victimes de traites, et des candidats au « retour volontaire » ; l'UNHCR, des demandeurs d'asile ; Save the Children, des mineurs. La Croix Rouge se charge du suivi sanitaire et social de ces personnes, de leur transport en ambulance vers un hôpital si nécessaire. Elle assiste la Protection Civile, souvent représentée par des sociétés privées qui gèrent également les centres d'accueil, pour la distribution de nourriture et parfois de vêtements. Elle contribue au lien entre les migrants et leurs familles, et participe à l'information de ces dernières sur la présence en Italie de leurs proches, ou sur leur disparition en mer au travers du réseau Restoring Family Link (RFL)⁷¹. Depuis le 20 avril, à Catane, la Caritas se joint à la distribution de nourriture et de vêtements sur le port⁷².

Au sein de l'association Save The Children, par exemple, une juriste est chargée au moment du débarquement d'identifier les mineurs et de les informer de leurs droits en Italie, elle est normalement assistée d'un médiateur et d'une personne responsable de la récolte de données. Ces trois personnes,

⁶⁸ Meridione News, "[Recuperati almeno dieci cadaveri a largo della Libia . Tra oggi e domani 3 300 migranti tra Sicilia e Calabria](#)", 3 mai 2015.

⁶⁹ Représentation de la Commission européenne en Italie, "[La Commissione europea a fianco dell'Italia per far fronte alla pressione migratoria su Lampedusa](#)", 19 février 2015.

⁷⁰ Ibidem, note 52. et Ministère de l'Intérieur italien, « [Praesidium IX](#) », 2014 et UNHCR, « [Progetto Praesidium](#) ».

⁷¹ <http://www.cri.it/restoringfamilylinks>

⁷² Caritas Catania, "[Colazione e vestiti per 194 migranti sbarcati al porto di Catania](#)", 5 mai 2015.

doivent couvrir l'ensemble des ports de la Sicile orientale, à savoir les ports de Catane, Messine, Pozzallo, et Augusta. Mais l'équipe n'est pas toujours au complet. Lors d'un débarquement observé à Messine le 15 avril 2015, seule la juriste était présente et c'est l'employé du consortium de sociétés privées « Senis Hospes Cascina Global Service » et « Consorzio Sol.Co » qui gérait les centres d'accueil de Messine à ce moment là qui a fait office de médiateur.

Par ailleurs, d'après nos observations, l'UNHCR n'est pas toujours représenté lors de ces débarquements.



Débarquement à Catane le 13 avril 2015, par le navire des gardes côtes Fiorillo

La confusion des rôles entre les différents acteurs en mer, la suprématie de la surveillance sur le secours

Cette période d'observation, nous a principalement permis de constater la permanence de la confusion des rôles entre les gardes de côtes, responsables de la coordination des opérations de secours, à travers le Centre Italien de Coordination des Secours en Mer, la *guardia di finanza*, et la Marine.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, au-delà de leurs responsabilités en matière de secours, les gardes côtes ont également des prérogatives en matière de contrôle des flux migratoires.

Dans un article paru le 22 mars 2015 dans le journal « Il Fatto Quotidiano », Alessio Morelli, commandant du « Dattilo », l'un des navires des gardes côtes, explique qu'après le secours, le rôle de ces derniers est celui de police judiciaire. D'après ses propos, ce seraient des dispositions légales environnementales qui interdiraient de couler les embarcations de migrants ! Le commandant poursuit en précisant que lorsque cela est possible, ces embarcations doivent être rendues inutilisables, ou séquestrées⁷³. Cela signifie que si le secours des personnes reste la tâche prioritaire des gardes côtes, il n'en demeure pas moins que ces derniers seraient a priori compétents pour détruire les embarcations utilisées par les trafiquants, ce que les États Membres de l'UE aimeraient faire, à travers la mise en place de la mission EuNavForMed, proposée le 18 mai dernier à Bruxelles par le Conseil des ministres de la défense et des affaires étrangères⁷⁴, sur laquelle nous reviendrons.

Le rôle des gardes côtes en matière de contrôle des flux migratoires est confirmé par leur participation directe à la mise en œuvre de l'opération Triton, tant pour ce qui concerne le commandement⁷⁵ que pour la fourniture d'équipement⁷⁶.

De manière analogue, nonobstant son rôle principal de contrôle des flux migratoires clandestins, certains des patrouilleurs de la *guardia di finanza* disposent d'une équipe médicale comme l'illustre notamment une opération de secours au cours de laquelle le « Monte Sperone » est intervenu, le 14

⁷³ Il Fatto quotidiano, « [Non solo immigrati, ma anche barche: l'affare degli sciacalli](#) », 22 mars 2015.

⁷⁴ Il Sole 24 Ora, « [Mogherini : Roma quartier generale della missions navale UE](#) », 18 mai 2015.

⁷⁵ Ibidem, note 38.

⁷⁶ Frontex, « [Assets deployed in operation Triton involved in saving 3 000 migrants since Friday](#) », 16 février 2015. Ce communiqué précise que le navire des gardes côtes impliqué dans les opérations du 15 février 2015 fait partie de l'opération Triton.

mai 2015⁷⁷. En effet les soins médicaux ont nécessité l'intervention d'un deuxième patrouilleur de la *guardia di finanza*, le « Di Bartolo ». A noter qu'un navire militaire est également intervenu dans le cadre de cette opération, l'« Espero » qui comporte également une unité hospitalière⁷⁸.

« Sauver et surveiller ... »

Cette confusion des rôles entre secours et contrôle des personnes rend difficile le contrôle démocratique des acteurs qui en ont la charge et entraîne une dilution des responsabilités vis-à-vis du respect des droits des migrants non seulement à être secourus mais également à recevoir une information juridique individualisée leur permettant de bénéficier d'une protection juridique adaptée à leur situation. Le déploiement de dispositifs militaires destiné à les dissuader d'entrer sur le territoire de l'Union européenne ne semble pas compatible avec ces exigences du droit international.

L'après Mare Nostrum

Avant de décider de mettre fin à l'opération Mare Nostrum, l'Italie avait appelé à la mise en place d'une opération de recherche et de secours à l'échelle de l'Union européenne. Le 19 août 2014 les tentatives de négociations en ce sens du Ministre de l'Intérieur Angelino Alfano devant la Commission avaient échoué⁷⁹. Pourtant, le 27 août, suite à une nouvelle rencontre avec la Commissaire européenne aux affaires intérieures Cecilia Malström, celle-ci avait déclaré la mise en place de l'opération Frontex Plus, depuis rebaptisée Triton. Il était alors précisé que cette nouvelle opération n'aurait pas vocation à remplacer l'opération Mare Nostrum mais à renforcer les capacités de l'Italie à contrôler et surveiller les frontières maritimes de l'Europe conformément au mandat de l'Agence Européenne Frontex⁸⁰. En outre, s'il était envisagé que les moyens de l'opération puissent contribuer au sauvetage de navires afin de répondre aux exigences du droit de la mer, ils seraient de toute façon plus limités (voir plus haut). L'argument principal avancé par l'Italie pour mettre fin à l'opération Mare Nostrum avait été financier. Or l'État annonçait au même moment un programme de 20 ans de renouvellement de son équipement militaire avec un budget qui devrait augmenter d'année en année, pour un total de 5,4 milliards d'euros. Soit 140 millions d'euros pour la seule année 2015, alors que l'opération Mare Nostrum aurait coûté environ 90 millions d'euros⁸⁰

Pendant les deux premiers mois de la dite mission cependant, Mare Nostrum a été mise en phase de transition afin de laisser place à l'opération Triton⁹¹. Cela signifie qu'il n'y a plus eu, à partir du mois de janvier 2015, d'opérations de patrouille visant à repérer des navires en détresse, contrairement à ce qui était fait durant l'opération Mare Nostrum, opération certes militaire, mais destinée à la recherche et au secours en mer (SAR). Les opérations de patrouilles en mer, ont désormais toutes vocation à contrôler : police maritime, sécurité et bien entendu surveillance de l'immigration « clandestine ». Le récent changement de responsabilités quant à la coordination des opérations de secours en Italie a également eu des conséquences sur la désignation des ports de débarquements. En effet, durant la période de mise en œuvre de Mare Nostrum, Augusta et Pozzallo ont été les ports privilégiés des arrivées de grands navires militaires en Sicile⁸¹, les autres n'ayant été utilisés qu'en cas

⁷⁷ Ibidem, note 37.

⁷⁸ Site de la Marine italienne : [Espero](#).

⁷⁹ Eunews, « [UE gela l'Italia sull'immigrazione. Frontex non sostituirà Mare Nostrum, non ci sono mezzi](#) », 19 août 2014. ⁸⁹ AEDH, « [La nouvelle opération européenne Frontex Plus/Triton : une opération aux objectifs distincts de l'opération italienne Mare Nostrum et aux moyens plus limités](#) ».

⁸⁰ Il Fatto Quotidiano, « [Marina militare : si del parlamento per rinnovare la flotta. Costo: 5,4 miliardi](#) », 4 décembre 2014. ⁹¹ Ibidem, note 90, et La Repubblica, « [Il capo di Stato Maggiore della Marina in Senato: "Mare Nostrum attirava i profughi? E' una sciocchezza"](#) », 16 décembre 2014.

⁸¹ Entretien avec TI qui a souhaité rester anonyme le 10 juin 2015, selon laquelle le nombre de migrants était supérieur à 500, les navires étaient dirigés vers la péninsule.

d'encombrement des premiers. Avec l'abandon de l'opération, Lampedusa, Palerme, Catane, Porto Empedocle, Pozzallo, et Messine, puis les ports de Calabre, de Campanie, et des Pouilles sont à nouveau utilisés⁸².

Malgré les critiques fréquemment faites à l'interruption de l'opération Mare Nostrum, nous avons pu observer au cours de ces dernières semaines, une implication significative des unités navales et aériennes de la Marine italienne dans les opérations de secours. Si cette implication s'explique durant les deux premiers mois de l'opération Triton par l'accord entre le Ministère de la Défense et le Ministère de l'Intérieur italien visant à mettre Mare Nostrum en phase de transition, elle correspond aujourd'hui à la mise en œuvre d'autres opérations militaires, ou à des patrouilles dans le cadre de l'opération Triton.

Dans la zone comprise entre Lampedusa et la Tunisie, appelée « Mammellone », par exemple, elle exerce une mission de surveillance du respect de l'interdiction de la pêche par les navires battant pavillon italien. Ceci dans le cadre d'opération de police maritime⁸³.

Dans la rubrique de son site internet consacrée aux flux migratoires⁸⁴, cependant, la Marine rappelle que l'activité de surveillance maritime est une de ses activités « de base ». Elle effectue dans ce cadre des opérations de patrouilles notamment depuis le port d'Augusta.

Ici le site évoque bien des activités de police, qui se transforment au besoin en opération de secours. Depuis 2004, ces activités se déroulaient notamment dans le cadre de l'opération « Constant Vigilance »⁸⁵.

La confusion entre les attributions des différentes forces armées italiennes, est également à la source d'une certaine rivalité, sans doute accentuée par la pression exercée par les dirigeants de Frontex sur le Ministère de l'Intérieur, évoquée en amont du présent rapport.

D'après l'Amiral De Giorgi, Chef de l'État-major de la Marine Militaire, auditionné devant la Commission des droits de l'Homme du Sénat Italien, le 16 décembre 2014⁸⁶, alors que la phase de transition de l'opération Mare Nostrum est encore en cours, le passage de Mare Nostrum à Triton aurait entraîné une diminution du nombre de vies sauvées mais également des arrestations de trafiquants d'êtres humains et des contrôles sanitaires. Il explique cependant sur ce dernier point que le navire amphibien, grand navire doté d'un hôpital, mais également, du temps de Mare Nostrum, de représentants de la police scientifique et de la questure⁸⁷ continue de patrouiller. Les fréquences, embarcations plus résistantes aux conditions de haute mer, n'étaient quant à elles plus utilisées (du moins plus dans ce cadre). L'action de la Marine en matière de secours médical se serait maintenue grâce à la signature d'un protocole d'intention entre le Ministère de la Défense et celui de la Santé. Un article paru à la fin du même mois dans le « Corriere della Sera »⁸⁸, fait également allusion à cette prolongation au moins partielle de la mission Mare Nostrum.

Au Ministère de l'intérieur, déplorant le maintien non pas d'un mais de trois navires de la Marine militaire en « position avancée », qui nuirait à l'activité de patrouille de l'opération Triton, et donc à sa force de dissuasion envers les potentiels migrants, le Ministère de la Défense rétorque de manière étonnante en rappelant qu'il ne fait qu'agir en fonction de l'autorisation qui lui a été donnée de poursuivre sa mission de « sécurité et de surveillance », se gardant bien d'employer les termes de « secours » ou de « sauvetage ».

⁸² Entretien avec Simonetta Cascio, Arci Syracuse, le 3 mai 2015.

⁸³ Site de la Marine italienne : Operazioni in corso > [Vigilanza pesca](#).

⁸⁴ Site de la Marine italienne : Operazioni in corso > [Controllo dei flussi migratori](#).

⁸⁵ Site de la Marine italienne : Operazioni concluse > [Mare Nostrum](#).

⁸⁶ La Repubblica, "[Il capo di Stato Maggiore della Marina in Senato: "Mare Nostrum attirava i profughi? E' una sciocchezza"](#)", 16 décembre 2014.

⁸⁷ Entretien avec TI qui a souhaité rester anonyme, le 10 juin 2015.

⁸⁸ Ibidem, note 50.

Au-delà de la dénonciation du manque de moyens attribués pour le secours en mer d'une part, de l'absence de solutions légales pour immigrer (politiques migratoires, et évacuation humanitaire), d'autre part, la complexité et la longueur des opérations nous amènent à nous questionner sur la communication des autorités qui en ont la charge.

Le 15 février 2015 en effet, ce ne sont pas moins de 20 opérations⁸⁹ qui ont en fait été conduites, ayant sauvé 3 800 personnes⁹⁰. Ces opérations sollicitent souvent tous les moyens disponibles.

Les entretiens que nous avons menés tant avec des migrants, qu'avec les opérateurs institutionnels (gardes côtes, porte-paroles de l'OIM, de Save the Children et de l'UNHCR) révèlent leur longueur particulière, que les secours soient ou non rapidement ordonnés. Il se passe en moyenne au moins 24 heures entre le déclenchement de l'alerte et l'arrivée des migrants au port de destination, parfois après un transfert de ces derniers sur diverses embarcations. La journée du 4 avril 2015 évoquée plus haut⁹¹, en donne un bon exemple : les difficultés éprouvées par le navire militaire « Bettica », l'ont conduit à changer de routes à deux reprises, et à accoster plus de 24 heures après que les secours aient été appelés. L'article ci-dessus référencé explique en outre que les personnes avaient déjà été secourues par un navire des gardes côtes avant d'être transférées sur le navire militaire. Le navire des gardes côtes avait ensuite pu procéder au transcodage de 334 autres personnes, pendant qu'un autre navire des gardes côtes secourait deux autres embarcations avec respectivement à bord 459 et 257 personnes. Un jeune homme arrivé le 14 mars à Pozzallo⁹², nous dira n'avoir attendu que 30 minutes après avoir appelé les secours avant d'apercevoir un avion survoler l'embarcation sur laquelle il se trouvait. Le jeune témoin nous explique cependant qu'alors que leur embarcation fuyait, les 73 personnes qui l'accompagnaient, ont dû approcher avec leur propre embarcation le navire marchand venu les secourir, afin d'éviter que les vagues provoquées par ce dernier ne la fasse chavirer comme cela a malheureusement été le cas dans d'autres situations. Ces personnes, femmes et enfants inclus, auraient ensuite grimpé sur le navire au moyen d'une échelle. Des personnes à bord d'un deuxième zodiac en ont fait autant. Toutes ont ensuite été transférées sur un navire des gardes côtes.

Le 5 mars 2015⁹³, un pétrolier a secouru 210 personnes naufragées d'une embarcation qui avait chaviré. 50 personnes sont portées disparues. Le « Dattilo », navire des gardes côtes venu porter assistance au pétrolier avait déjà à son bord 318 personnes secourues lors d'une précédente opération. Les deux embarcations auraient ensuite patrouillé afin de retrouver les personnes disparues. Outre la problématique soulevée par la difficulté de récupérer le corps de ces naufragés, cela laisse imaginer la longueur du voyage pour les personnes venant d'être secourues qui ont dû rester à bord des navires le temps de cette recherche.

L'accentuation de politiques militaires et sécuritaires

A plusieurs reprises au cours de ces derniers mois, l'équipe de l'Alarm Phone (AP), a été confrontée au refus de la part des gardes côtes de communiquer sur le déroulé d'opérations de sauvetage d'embarcations en détresse qu'elle leur avait signalées.

⁸⁹ Dans les communiqués de presse des gardes côtes et dans divers articles : une opération correspond à une embarcation appréhendée.

⁹⁰ Ibidem, note 85.

⁹¹ Il Giornale di Sicilia, "[Riprende l'esodo di disperati verso la Sicilia](#)", 7 avril 2015.

⁹² Entretien entre l'auteur, le jeune témoin et sa tutrice, le 27 avril à Messine dans le cadre de sa demande de protection internationale et Corriere di Ragusa, "[Sesto sbarco del 2015 al porto di Pozzallo con 153 migranti](#)", 16 mars 2015.

⁹³ Il Tempo, « [Sono 50 i dispersi nel naufragio del barcone](#) », 6 mars 2015.

Cela a notamment été le cas le 8 janvier⁹⁴, le 15 février⁹⁵, les 4⁹⁶, 10 et 16 avril⁹⁷. Le 10 avril, après avoir été en contact avec les passagers d'un navire en détresse depuis plus de 6 heures⁹⁸, sans certitude de l'occurrence d'une opération de secours, l'équipe a alerté l'ensemble de son réseau de militants et de journalistes, via les réseaux sociaux et adressé un courrier électronique au IMRCC le pressant d'ordonner les secours. Après avoir exprimé une certaine colère face à cette pression militante et souligné le fait que l'embarcation en détresse ait été dans les eaux Libyennes, les gardes côtes ont confirmé avoir lancé une opération de secours.

Suite à ces événements, l'AP a adressé le 28 avril 2015 une lettre aux gardes côtes, afin d'améliorer leur communication. Il s'agissait pour les militants de rappeler l'importance de cet échange d'informations : informer les personnes en détresse avec lesquelles elles sont en contact, s'assurer que des secours soient bien conduits, dénoncer le cas échéant les situations où tel ne serait pas le cas. L'AP reste jusqu'ici sans réponse.

Le 13 avril le service des relations externes des gardes côtes publiait un communiqué de presse particulièrement détaillé à propos de 20 opérations de secours différentes, fournissant le nombre de passagers, le nom des navires ayant porté secours, l'autorité à laquelle ils appartenaient, et s'ils étaient ou non mis à disposition de l'opération Triton. Pourtant le lendemain, l'association Save The Children, déclarait avoir recolté le témoignage de personnes arrivées à Reggio Calabria, selon lequel le naufrage de leur embarcation aurait causé la mort d'au moins 400 personnes. En outre, selon nos informations, il est fort probable que d'autres naufrages aient eu lieu dans la même zone ce jour-là⁹⁹. Un communiqué de presse de l'Agence Frontex parle de 11 cadavres récupérés, dont 9 suite à un naufrage¹⁰⁰. Ces naufrages font actuellement l'objet de recherches de la part de l'équipe Watch The Med, mais ce que nous savons à ce stade est que l'ensemble des navires se trouvant à proximité semblent avoir été mobilisés.

L'absence de communication de la part des gardes côtes interpelle d'autant plus qu'il est inconcevable que des accidents se produisent lors d'opérations d'une telle envergure. Si la responsabilité de ces accidents incombe à la politique migratoire européenne, qui condamne des milliers de personnes à prendre de tels risques pour rejoindre nos côtes, en agissant ainsi les gardes côtes ont manqué à leur devoir de transparence. Depuis, les difficultés de communication entre l'équipe de l'AP et l'IMRCC se poursuivent, comme le montrent les opérations du 5¹⁰¹ et du 8¹⁰² mai 2015 : interruption de conversations téléphoniques ou refus de la part des gardes côtes de confirmer l'occurrence d'une opération, le nom du navire dérouté, etc.

Autre cas énigmatique : celui de 98 personnes interceptées par la *guardia di finanza* à 200 milles des côtes siciliennes après 12 jours de navigation, dont 2 à la dérive. Si le communiqué de presse de la *guardia di finanza*, daté du 6 mai et accompagné d'une vidéo¹⁰³, a bien été relayé, nos demandes de précisions, quant au nombre de jours de navigation restent sans réponses¹⁰⁴.

⁹⁴ Watch the Med, "[No Italian Rescue Operation for Refugee Boat in Distress? Rescue Mission under way!](#)", 8 janvier 2015.

⁹⁵ Watch the Med, "[10-12 vessels in distress off the coast of Libya, 2164 people rescued](#)", 18 février 2015.

⁹⁶ Watch the Med, "[500 People in Distress off the coast of Libya, all rescued](#)", 5 avril 2015.

⁹⁷ Watch the Med, "[About 80 people in distress near the coast of Libya, all rescued](#)", 16 avril 2015.

⁹⁸ Watch the Med, "[Alarm Call from the Central Med, almost a 1 000 people rescued](#)", 11 avril 2015.

⁹⁹ FFM online, "[400 Tote: Überlebende sprechen von 2 untergegangenen Booten](#)", 16 avril 2015.

¹⁰⁰ Frontex, "[Smugglers fire shots in migrant rescue operation](#)", 14 avril 2015.

¹⁰¹ Watch the Med, "[Approximately 108 people in distress near Libya, all rescued](#)", 6 mai 2015.

¹⁰² Watch the Med, "[Three vessels in distress in the Central Mediterranean Sea, all rescued](#)", 9 mai 2015.

¹⁰³ Meridione News, "[Canale di Sicilia, soccorsi 98 migranti. Imbarcazione ferma da due giorni in mare](#)", et Ansa, "[Motonave imbarca acqua, soccorsi in 98](#)", 6 mai 2015.

¹⁰⁴ Entretiens téléphoniques du 8 mai 2015 avec des représentants du Ministère de l'Intérieur, de l'OIM et de l'UNHCR.

Depuis le début de l'année, les nombreuses réactions à l'augmentation du nombre d'arrivées de migrants par la mer, et malheureusement du nombre de morts, se sont essentiellement faites en deux directions. La plus significative et inquiétante a été celle d'augmenter la présence militaire en mer Méditerranée, sous diverses formes. La seconde a été celle d'associations et de militants à vocation plus solidaire.

Un retour sur les opérations de secours les plus complexes ou emblématiques de ces dernières semaines permettra de contextualiser ces réactions.

Le 8 février¹⁰⁵ la mort de 324 personnes qui avaient tenté de rejoindre l'Italie, avait déjà renforcé les critiques envers l'opération Triton. En effet ces personnes sont mortes malgré la mobilisation de quatre moto-vedettes des gardes côtes, de deux navires marchands, et de deux navires prenant part à l'opération Triton. Mais outre la difficulté des conditions météorologiques, le fait que les navires les plus grands et puissants à disposition de l'opération se trouvaient en réfection au moment du naufrage, pose question. En cause, outre la faiblesse des moyens, la priorité au contrôle au détriment de la recherche et du secours des personnes, soulignée non seulement par certaines ONG, mais également par le HautCommissaire des Nations Unis pour les Réfugiés, Antonio Guterres¹¹⁷, les appels se faisant soit en faveur de l'extension du mandat de l'opération Triton, soit de l'instauration d'une opération de type Mare Nostrum à l'échelle européenne.

Le 15 février 2015 lors d'une opération de secours conduite par les gardes côtes, des hommes armés de kalachnikovs ont menacé ces derniers, afin de récupérer l'embarcation sur laquelle avaient voyagé les personnes secourues. Cet évènement outre avoir suscité l'émoi des autorités, a entraîné une avalanche de discours en faveur d'une augmentation de la présence militaire en mer Méditerranée. Les articles de journaux rapportant l'évènement soulignaient le fait que les gardes côtes n'étaient pas armés, avant de citer les propos du Ministre italien des infrastructures et des transports, Maurizio Lupi, et du Président du Conseil Matteo Renzi, évoquant une « indispensable intervention internationale en Libye pour affronter ce drame »¹⁰⁶.

Gianandrea Gaiani, du magazine en ligne italien d'analyse sur l'actualité militaire « Analisi Difesa », ne dit pas autre chose¹⁰⁷ appelant à un « blocus naval des côtes libyennes » et à des « refoulements assistés » : il s'agirait d'assigner à la Marine la tâche d'escorter les navires transportant des migrants « illégaux » vers les côtes libyennes.

Au même moment l'Italie fermait son ambassade à Tripoli. L'« État Islamique » venait de prendre le contrôle de plusieurs villes côtières de Libye. Une vidéo dans laquelle des djihadistes propageaient des menaces à l'encontre de l'Italie venait d'être diffusée sur les réseaux sociaux¹⁰⁸.

Un mois plus tard, au lendemain des attaques terroristes de Tunis, du 18 mars, ayant tué 20 personnes au Musée Bardo, la Ministre Italienne de la Défense, Roberta Pinotti, annonçait le lancement de l'opération « Mare Sicuro »¹⁰⁹ afin de renforcer la surveillance et la sécurité aux abords des côtes

¹⁰⁵ Watch the Med, "[More than 300 people on four rubber vessels die in the Central Mediterranean Sea](#)", 14 février 2015.

¹¹⁷ UNHCR, "[UNHCR calls for more robust search-and-rescue operation on Mediterranean](#)", 12 février 2015.

¹⁰⁶ Il Sole 24 Ore, "[Scafisti armati minacciano motovedetta italiana che stava soccorrendo un barcone. Lupi: allarmante salto di qualità](#)", 15 février 2015, et Ansa, "[Emergenza a Lampedusa 800 clandestini arrivati nelle ultime ore](#)", 16 février 2015, et Watch the Med, "[10-12 vessels in distress off the coast of Libya, 2164 people rescued](#)", 18 février 2015.

¹⁰⁷ Ibidem, note 52.

¹⁰⁸ Les Observateurs, « [Lis planifie les débarquements en Italie : 'En Libye nous sommes au sud de Rome'](#) », 16 février 2015.

¹⁰⁹ Defense News, "[Italy deploys ships to monitor Libyan coast](#)", 28 mars 2015.

libyennes, face à d'éventuelles attaques terroristes contre l'Italie, sur son territoire ou ses navires et plateformes pétrolières¹¹⁰. Cette opération serait dotée d'un porte-hélicoptères, de deux frégates de classe FREM, d'un patrouilleur et d'un avion prédateur UAV.

En outre la Ministre de la Défense prévoyait l'envoi de jumelles de vision nocturne à la Tunisie pour la surveillance de sa frontière avec la Libye.

La menace envers les gardes côtes le 15 février et les attentats du 18 mars ont ravivé la crainte de la part des autorités de l'infiltration de terroristes parmi les embarcations transportant des migrants. L'article ci-dessus référencé indique que des magistrats siciliens auraient établi des liens entre milices libyennes et les trafiquants d'êtres humains.

Un article paru dans « La Repubblica » le 20 mars, nous apprend cependant que l'opération « Mare Sicuro » aurait vocation à remplacer l'opération « Mare Aperto 2015 », en cours depuis le début de l'année¹¹¹.

C'est également à la suite des événements du 15 février que Frontex a annoncé la prolongation de son opération Triton jusqu'à la fin de l'année 2015¹¹².

Le 18 avril, la mort de 800 migrants dans le naufrage d'un chalutier à 77 milles des côtes italiennes¹¹³, suscite les réactions de l'ensemble de la communauté internationale, des mouvements de défense des droits de l'homme, des citoyens, et des décideurs politiques. Une fois de plus ce dramatique accident dû aux heurts entre une embarcation et un navire marchand venu la secourir¹¹⁴ est imputable tout d'abord à la fermeture des frontières européennes.

Le 20 avril, les Ministres de l'Intérieur des États membres de l'Union européenne lors d'une réunion extraordinaire en marge du Conseil des Affaires étrangères, se sont accordés sur un plan en 10 points pour lutter contre le trafic de migrants en Méditerranée, validée par le Conseil européen extraordinaire du 23 avril¹¹⁵. Il s'agit, pour ne citer que les mesures qui pourraient avoir des conséquences directes sur le déroulé des opérations de secours en mer, de renforcer les opérations conjointes de l'agence Frontex, Triton et Poseidon, par une augmentation de leur budget (triplement pour Triton), d'augmenter la coopération entre l'Agence et les unités européennes de coopération judiciaire et de police, Eurojust et Europol, d'instaurer un nouveau programme pour accélérer le retour des migrants dits irréguliers, d'envoyer des officiers de liaison pour la collecte d'informations dans les pays de départ et de transits des migrants. L'accent est donc mis sur un renforcement des dispositifs de surveillance aussi bien des « trafiquants » que des migrants irréguliers.

Mais le résultat que nous avons pu constater immédiatement a été l'envoi, suite au Conseil européen du 23 avril, d'équipements supplémentaires par la Grande Bretagne, l'Allemagne, l'Irlande et la France¹¹⁶. Ces équipements ont déjà aidé à secourir un nombre considérable de personnes. Cependant

¹¹⁰ Notamment celles appartenant à la compagnie nationale ENI.

¹¹¹ La Repubblica, "[Terrorismo: navi, aerei e uomini dell'operazione Mare Sicuro. Ma non sarà un blocco navale](#)", 20 mars 2015.

¹¹² Ibidem, note 65.

¹¹³ Meridione News, "[Naufragio, gli altri due scafisti sarebbero morti Jafar il grande direttore, il misterioso capo libico](#)", 24 avril 2015, et Libération, "[800 personnes sont mortes dimanche dans le naufrage en Méditerranée](#)", 21 avril 2015.

¹¹⁴ Corriere della Sera, "[Sicilia, localizzato il relitto 'È il barcone con gli 800 morti'](#)", 19 avril 2015, et Ansa, "[Localizzato barcone del naufragio del 18 aprile. Renzi, 'Faremo di tutto per recuperare le salme'](#)", 8 mai 2015.

¹¹⁵ Europaforum.lu, "[L'UE lance l'opération 'Triton' en Méditerranée pour renforcer les frontières extérieures et venir en aide à l'Italie pour faire face à l'afflux de migrants sur ses côtes, tandis que Rome annonce la fin de 'Mare Nostrum'](#)", 1^{er} novembre 2014, et Fulvio Vassallo Paleologo, "[Dopo le stragi nel Mediterraneo l'Unione Europea dichiara guerra ai migranti e inasprisce le misure di contrasto. Verso il blocco navale e l'intervento di polizia internazionale in Libia. Corridoio umanitari non vuol dire campi di raccolta nei paesi di transito. Respinti gli appelli dell'UNHCR](#)", 21 avril 2015.

¹¹⁶ The Guardian, "[European leaders pledge to send ships in the Mediterranean to pick up migrants](#)", 23 avril 2015.

cela reste des équipements militaires et leur relation avec l'agence Frontex et l'opération Triton n'est pas clairement établie.

Pour la Grande Bretagne, il s'agissait de l'arrivée dès la semaine suivante du porte-avion « Bulwark », de deux patrouilleurs, et de trois hélicoptères « Merlin » dotés de systèmes radars capables de repérer un élément sur un rayon de 100 milles marins. Cet équipement devrait conduire des opérations de recherches et de secours en collaboration avec l'agence Frontex et les autorités italiennes mais en dehors de l'opération Triton¹¹⁷.

L'Allemagne quant à elle, promettait l'envoi de la frégate « Hessen », doté d'un système radar capable de repérer un bateau à 25 milles, et d'accueillir 100 personnes, et du navire de combat « Berlin » équipé quant à lui d'un hôpital capable de soigner 250 personnes pour une durée de 2 jours. Une source militaire allemande aurait dit à l'Agence DPA que ces navires ne prendraient part ni à l'opération Triton, ni aux actions de démantèlement des réseaux de trafiquants¹¹⁸. Cependant au moment où nous publions ce rapport, la situation semble confuse sur ce dernier point.

Il semblerait que le navire « LE Eithne », envoyé par l'Irlande, le 16 mai 2015, agisse sous le même type de statut, certaines sources évoquant même la participation à l'opération « humanitaire de recherche et de secours »¹¹⁹. Ici aussi pas de mention de l'Agence Frontex ni de Triton.

En revanche l'avis « Commandant Birot » envoyé par la France le 27 avril, est bien intégré dans l'opération Triton¹²⁰.

Par ailleurs, le 18 mai 2015, le Conseil des Ministres de la Défense et des Affaires étrangères de l'Union européenne a proposé la mise en place d'une mission militaire en Méditerranée, dénommée « EuNavFor Med » et approuvé le plan de gestion de crise « Crisis Management Concept »¹²¹; en vue de démanteler les « filières d'immigration illégale ». Cette mission serait déjà financée pour 12 mois, à hauteur de 14 millions d'euros mais devra être approuvée et finalisée lors du Conseil des Ministres des Affaires étrangères du 22 juin 2015. Elle serait placée sous le commandement de l'Amiral Italien Enrico Credendino, au sein quartier général de Centocelle (Rome)¹²².

La mission se déroulerait en trois étapes¹²³ à savoir, la recherche et le partage d'informations sur les réseaux de trafiquants, qui devrait seulement avoir lieu dans les eaux internationales ; l'interception des embarcations de trafiquants ; la séquestration et la mise hors d'usage de ces mêmes embarcations. Les deux dernières phases, ayant vocation à se dérouler dans les eaux territoriales libyennes et prévoyant l'usage de la force, nécessiteraient l'accord du Conseil de Sécurité de l'ONU. La première en revanche pourrait se dérouler sans cet accord. A noter que cette première phase ne semble guère différente de la pratique des forces de police italiennes et de Frontex lors du secours et du débarquement des personnes, sur laquelle nous reviendrons.

Cependant le 25 mai 2015 le site d'information en ligne Wikileaks¹²⁴ révélait la teneur réelle du plan d'opération militaire européen, à travers deux documents selon lesquels il s'agirait bien de détruire

¹¹⁷ Ansa, "[British Royal Navy's Bulwark in South Med in a week](#)", 24 avril 2015.

¹¹⁸ DW, "[Two German navy ships in Mediterranean to save migrants in distress](#)", 2 mai 2015.

¹¹⁹ Site du Ministère de la Défense irlandais : "[Saturday 16 May. Deployment of Le Eithne to Mediterranean](#)", 16 mai 2015, et Irish Mirror, "[Watch dramatic moment Irish Navy save stranded migrants in Mediterranean Sea](#)", 28 mai 2015.

¹²⁰ Site du Ministère de la Défense français : « [FRONTEX : la France répond à l'appel du Conseil européen](#) », 28 avril 2015.

¹²¹ Fulvio Vassallo Paleologo, "L'Unione Europea si avventura in una missione militare al di fuori della legalità e si spacca sui [criteri di accoglienza e di riparto dei profughi. Nessuna decisione immediata per garantire la fuga dai lager libici e la salvezza in mare](#)", 19 mai 2015.

¹²² La Stampa, "[Distruzione dei barconi, l'UE frena. Missione navale, la guida all'Italia](#)", 19 mai 2015.

¹²³ QN, "[Mission navale contro gli scafisti' Italia alla guida, ma senza istruzioni](#)", 19 mai 2015.

¹²⁴ Wikileaks, "[EU plan for military intervention against 'refugee boats' in Libya and the Mediterranean](#)", 25 mai 2015.

par des moyens militaires les embarcations utilisées par les migrants sans qu'il n'y ait de réelle garantie qu'elles ne soient occupées par des migrants¹²⁵.

Le Directeur de l'Agence Frontex déclarait cependant le 29 mai¹²⁶ que l'Agence devrait collaborer avec la mission navale européenne de destruction des embarcations de migrants, dans le cadre d'opérations de sauvetage. Si l'on en croit cette déclaration, lorsque ces navires militaires porteraient secours à des migrants, ils ne devraient plus en référer au IMRCC mais à Frontex pour connaître leur destination. Pourtant, avant que ce plan opérationnel ne soit établi, de hauts responsables des gardes côtes italiens, avaient exprimé leur désaccord avec la campagne militaire envisagée par les dirigeants européens appelant ces derniers à prioriser la recherche et le secours en mer¹²⁷. Comme le fait remarquer le Professeur Fulvio Vassallo Paleologo dans son blog¹²⁸, cette déclaration n'a pas été relayée par la presse italienne. L'opération a officiellement été lancée le lundi 22 juin 2015, lors d'une réunion des Ministres des Affaires étrangères de l'UE.¹²⁹

La position du Premier Ministre tunisien Habib Hessid, est également inquiétante. S'opposant à la fois à toute opération militaire en mer Méditerranée, et à l'accueil en Tunisie de migrants en provenance d'autres pays d'Afrique, il appelle en revanche à davantage de rapatriements des migrants vers leur pays d'origine¹³⁰. Le 23 mai, dans le cadre d'une vaste opération offensive contre les « trafiquants d'êtres humains », le gouvernement islamique de Tripoli, non reconnu par la Communauté internationale, a arrêté 600 migrants en partance pour l'Europe. Le Ministre des Affaires étrangères de ce gouvernement en appelait à l'aide de l'Union européenne afin de gérer les flux migratoires, comme l'avait fait avant lui le gouvernement de Tobrouk, quant à lui reconnu par la communauté internationale, dans une lettre adressée aux Nations Unis¹³¹.

Conséquences sur les droits des personnes

L'accentuation des dispositifs sécuritaires décrite dans le présent document peut avoir de graves conséquences sur le droit des personnes, en mer puis une fois à terre dans le cadre de leur demande de protection juridique auprès des autorités italiennes.

Si l'Italie, contrairement à ce que permet la directive européenne « Procédures »¹³² n'a pas prévu de liste de « pays sûrs », cette liste existe bel et bien lorsque l'on observe les pratiques des opérateurs présents lors des débarquements. Une sorte de « présomption de sûreté » semble prévaloir pour les ressortissants de pays avec lesquels l'Italie a signé des accords de réadmission (Egypte, Maroc, Tunisie)¹³³. Les personnes identifiées comme ressortissant des dits pays seraient non pas dirigées vers un centre destiné à l'accueil des demandeurs d'asile mais vers un Centre d'Identification et d'Expulsion (CIE), ou directement acheminées sur des vols charters, en direction de leur pays d'origine ou de transit. La priorité affichée à la lutte contre l'immigration dite illégale et au démantèlement des réseaux de « trafiquants », se traduit par un renforcement de la présence policière et la longueur des procédures de contrôle lors des débarquements¹³⁴. Lors d'un débarquement à Catane le 13 avril, nous avons pu assister à la fouille systématique de chaque migrant et au contrôle de leurs téléphones alors que leur navire venait d'accoster.

¹²⁵ [Propos de Julian Assange](#), fondateur de Wikileaks recueillis par le site « Dear Democracy », 27 mai 2015.

¹²⁶ Avenir, « [Frontex collaborerà con i militari in Libia](#) », 29 mai 2015.

¹²⁷ The Guardian, « [Italian coastguards: military action will not solve Mediterranean migrant crisis](#) », May, 19th 2015.

¹²⁸ Ibidem note 121

¹²⁹ Libération, « [L'UE lance son opération navale de lutte contre les passeurs](#) », 22 juin 2015.

¹³⁰ RTBF, « [Migrants en Méditerranée, la Tunisie contre toute intervention militaire](#) », 28 mai 2015.

¹³¹ La Repubblica, « [Libia, in una lettera all'Onu chiesta la cooperazione Ue sull'emergenza migranti](#) », 20 mai 2015.

¹³² Article 37 de la [directive européenne 2013/32/UE](#) du 26 juin 2013 dite « Procédures ».

¹³³ Cette impression se déduit de nos entretiens auprès de militants de la région.

¹³⁴ Corriere di Ragusa, « [Sesto sbarco del 2015 al porto di Pozzallo con 153 migranti](#) », 16 mars 2015.

Les témoins de justice, en vertu de l'article 18 du Texte Unique sur l'immigration, bénéficient d'une protection et d'un permis de séjour, s'ils témoignent contre le réseau dont elles auraient été victimes auprès des autorités italiennes et de la *task force* de Frontex. Dans ce contexte il s'agit le plus souvent de dénoncer la personne qui conduisait leur embarcation. Or, pour les personnes plus fréquemment considérées comme migrantes économiques cette procédure devient l'unique moyen d'obtenir le droit de séjourner en Italie¹³⁵. Les organisations du Praesidium et Frontex semblent plus empressés d'informer les migrants de certaines nationalités sur cette protection plutôt que sur leur droit de demander l'asile.

Selon des sources confidentielles internes du Parquet de Syracuse, la plupart des « trafiquants » arrêtés dans ces circonstances le sont en réalité pour rassurer l'opinion publique et pour atteindre les objectifs chiffrés de la part des autorités (NdA), les « vrais » trafiquants restant souvent en Libye après avoir confié la manœuvre de l'embarcation à l'un des passagers. Notre interlocuteur nous dira également que ces mêmes « trafiquants » sont souvent libérés, quelques semaines plus tard sans que la presse n'en parle. Nous comprenons aisément que la procédure de demande d'asile soit alors largement compromise ou en tout cas rallongée, tant pour les témoins que pour les personnes accusées à tort. Si dans le cadre de ses permanences juridiques, des associations telles que l'Arci informent les personnes sur la procédure de demande d'asile ou d'un autre type de protection, et se chargent éventuellement de les aider à introduire leur demande, leurs responsables peuvent regretter d'arriver trop tard n'ayant pas accès au port¹³⁶.

Cependant même lorsque les militants associatifs ont accès au port, ils doivent se tenir à distance et ne sont pas, contrairement aux organisations du Praesidium ou à la protection civile, accrédités pour délivrer des informations écrites aux migrants rencontrés¹³⁷.

Comme évoqué plus haut, lors des débarquements les personnes sont prises en charge par les acteurs du Praesidium, avant d'être transférées dans des structures d'accueil dont la diversité de statuts entrave une fois de plus le contrôle démocratique du respect des droits des migrants.

Le présent rapport ne nous permet pas de détailler les multiples critiques à l'égard de ces diverses typologies de centres, ainsi que les expériences positives dont nous avons eu connaissance, mais il nous semble important de souligner le caractère carcéral de la plus part d'entre elles, leur gestion par des sociétés privées, qui ne remplissent pas leurs obligations quant aux normes minimales d'accueil de personnes en demande de protection.

Conclusion

En ce premier semestre 2015, on ne peut pas reprocher à l'Europe et à ses États membres d'être restés silencieux face à l'arrivée de milliers de migrants sur leur territoire, et notamment sur les côtes italiennes, ni face à leurs morts en mer.

Loin de se montrer solidaires et accueillants, ces décideurs politiques n'ont fait que porter à leur paroxysme les politiques qui composent la forteresse Europe : renforcement des contrôles et des dispositifs sécuritaires, accélération des procédures d'identification et d'expulsion des migrants, répartitions des demandeurs d'asile entre les différents États membres sans que la volonté de ces personnes en quête de protection soit prise en compte et surtout démantèlement par la force des prétendus réseaux de trafiquants utilisés comme boucs émissaires.

Censées mettre fin aux tragédies en mer Méditerranée, ces politiques consistent en une militarisation qui risquerait bien d'avantage de les augmenter, condamnant les personnes désirant entrer en Europe, quelle qu'en soit leur motivation, à prendre toujours d'avantage de risques.

¹³⁵ Informations recueillies lors d'entretiens confidentiels avec des militants de la région.

¹³⁶ Entretien avec Simonetta Cascio, Arci Syracuse, le 2 mai 2015.

¹³⁷ Entretien avec Lucia Borghi, de Borderline Sicilia, le 2 mars 2015 : d'après sa propre expérience, à Augusta en 2014, il lui avait été refusé de distribuer de telles informations.

Loin de clarifier la répartition des rôles entre les différentes autorités responsables du secours, du contrôle puis de l'identification des migrants, ces politiques ne font que conduire à davantage de confusion, rendant ainsi plus difficile le contrôle démocratique sur ces dispositifs.

Cette confusion des rôles, entre les autorités chargées de secours les personnes, celles chargées de les identifier, et celles d'enquêter sur les réseaux de « trafiquants » compromet les droits des migrants d'être secourus, de recevoir une information juridique complète dans une langue qu'ils comprennent, de demander une protection internationale.

Pour l'Union européenne, ses États membres et l'Agence Frontex, éviter aux migrants de mourir en mer, semble se résumer à les empêcher de partir.

Nous ne pouvons qu'espérer que les tenants d'une véritable ouverture des frontières réussissent à se faire entendre et à rendre effectif le droit de chacun de quitter son propre pays.

Bibliographie Indicative

Sites internet des institutions

Commandement Général des Capitaineries de ports : <http://guardiacostiera.it/>

Frontex : <http://frontex.europa.eu/>

Guardia di finanza: <http://www.gdf.gov.it/GdF/it/Home/>

Marine italienne: <http://www.marina.difesa.it/Pagine/Default.aspx> Ministère de l'intérieur italien :

<http://www.interno.gov.it/it/temi/immigrazione-e-asilo/sistema-accoglienza-sul-territorio/centri><http://www.interno.gov.it/it/temi/immigrazione-e-asilo/sistema-accoglienza-sul-territorio/centri-limmigrazionelimmigrazione>

Rapports

[Rapport](#) présenté le 8 mai 2015 devant l'Assemblée Générale des Nations Unies par le Rapporteur Spécial pour les droits de l'Homme des migrants

Rapport d'Amnesty International « [La Honte de l'Europe. Des réfugiés et migrants continuent de mourir en mer](#) », 2015

Sites internet des organisations les plus citées ou utilisées

Frontexit : <http://www.frontexit.org/fr/>

Mediterranean Hope : <https://mediterraneanhope.wordpress.com/>

Médecins sans Frontières : <http://www.medicisenzafrontiere.it>

Migreurop: www.migreurop.org/

MOAS : www.moas.eu/fr/

OIM : www.italy.iom.int/index.php

Sea Watch : <http://sea-watch.org/en/>

Save the Children : www.savethechildren.it/

UNHCR : <http://www.unhcr.it/>

Watch the Med: <http://watchthemed.net/>

Articles d'analyse et blogs

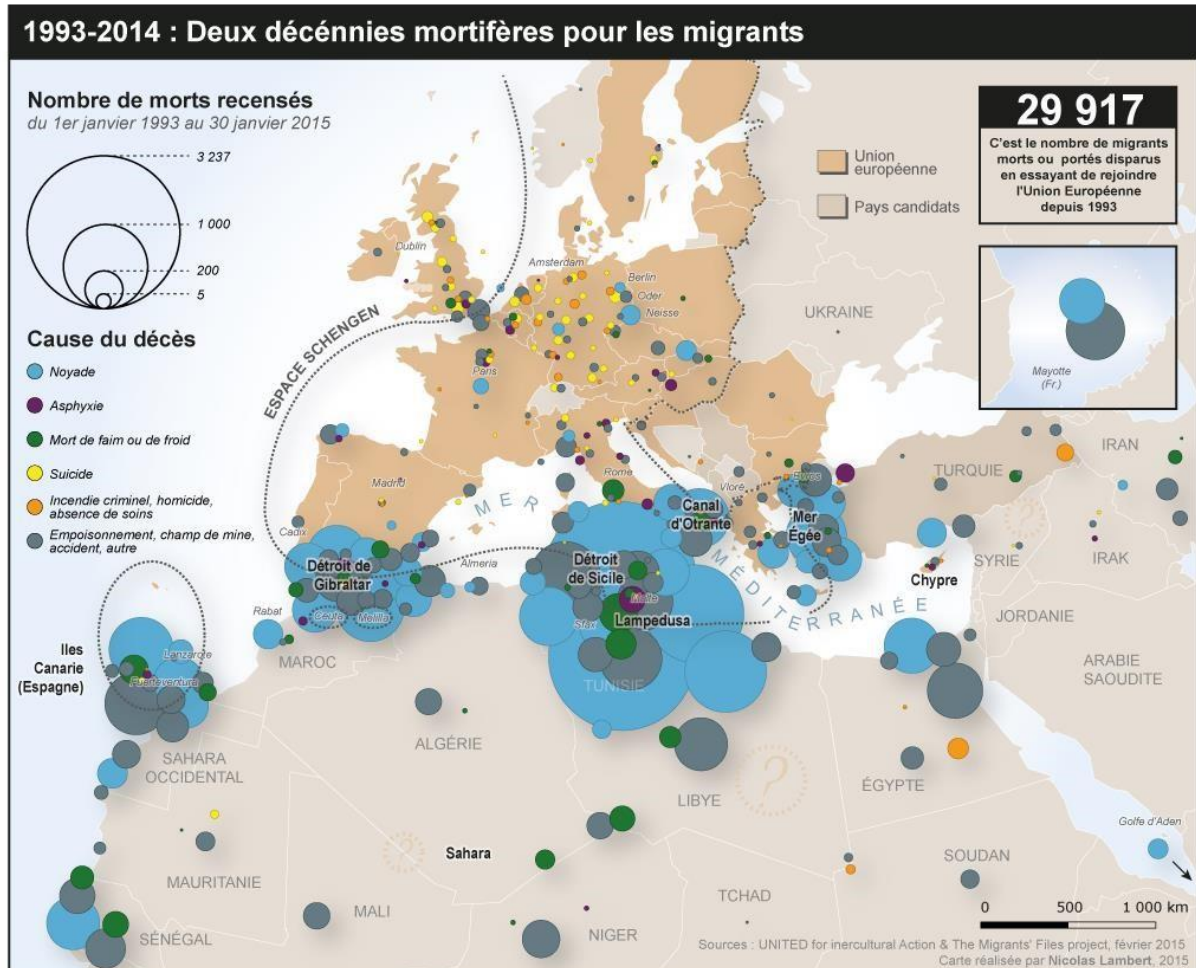
Euractiv, "[Triton: Frontex a Italia, troppi interventi fuori area](#)", 10 décembre 2014

[Blog](#) du Professeur et avocat Fulvio Vassallo Paleologo

[Blog](#) du journaliste Antonio Mazzeo

Annexe 1

Carte Réalisée par Nicolas Lambert, source United for intercultural Actions and the Migrants' File Project-février 2015, <http://neocarto.hypotheses.org/1370>



Annexe 2

Entretiens ayant permis la récolte de bons nombres des informations contenues dans ce rapport (en ordre chronologique) :

A Lampedusa, rencontre avec les membres de l'association Mediterranean Hope et le collectif Askavusa entre le 20 et le 24 février 2015,

A Modica, avec Lucia Borghi de l'association Borderline Sicilia le 5 mars 2015,

Par téléphone avec Marzia Trovato, ancienne volontaire EP-Migreurop auprès d'Askavusa, le 15 mars 2015 et avec Martina Tazzioli, chercheuse de l'université Goldsmiths, le 20 mars 2015, A Messine, avec le journaliste Antonio Mazzeo le 15 avril 2015.

A Catane, entre le 22 et 24 avril avec les membres du réseau antiraciste sicilien, suite au naufrage d'un chalutier ayant tué plus de 800 personnes,

A Syracuse, avec Simonetta Cascio de l'Arci, le 2 mai 2015.