



Plateforme de coordination et de documentation pour soutenir les personnes en détresse en Méditerranée centrale

S
N
A
R
W
S

N°10

Janvier
2024

ECHOS

De la Méditerranée Centrale



Bateau en bois arrivé à Lampedusa, parti de Zuwara, Novembre 2023, Credit: Maldusa

P.2 – DVPTS POLITIQUES

Statistiques pour l'année 2023, Réforme du cadre européen en matière d'asile, Nouvelle loi immigration en France

P.11 – ANALYSE

De la Libye à la Tunisie : comment l'UE étend son régime de refoulement par procuration en Méditerranée centrale

P. 20 – INTERVIEW

Avec des activistes des avions civils de surveillance (Sea-Watch)

P.22 – AMPLIFIER LES VOIX

M., médiateur culturel : *"Je suis Noir, je ne sais pas nager, mais ma présence sur ce bateau était fondamentale"*

P.26 – CRIMINALISATION

Injustice contre les El Hiblu 3

FRONTIÈRES EN MOUVEMENT

2023, une année de forte augmentation des arrivées maritimes par rapport à l'année précédente, et pas seulement sur la route de la Méditerranée centrale. 2023, une année d'intensification des tentatives de l'UE et de ses partenaires autocratiques d'Afrique du Nord d'étendre les contrôles aux frontières. 2023, une autre année d'agitation raciste et de violation de droits dans toute l'Europe et au-delà. Les frontières ont été remises en question et déplacées à différents niveaux et dans différentes directions en 2023. Il n'est pas difficile de prédire que ce conflit se poursuivra, voire s'intensifiera en 2024. En tant que MRCC civile, nous promettons de rester aux côtés des personnes en mouvement et d'être solidaires de leurs luttes quotidiennes pour la liberté de mouvement et la recherche d'une vie meilleure et plus sûre !

En 2023 :

- **152 748** personnes sont **arrivées** en Italie et à Malte par la mer, dont un grand nombre de manière **autonome** (chiffres du HCR jusqu'au 30 novembre).
- **12 523** personnes ont été **secourues** par la flotte civile sur plus de 230 bateaux en détresse (chiffres du Civil MRCC jusqu'au 31 décembre)
- **17 025** personnes ont été **refoulées** en Libye après avoir été interceptées par les soi-disant garde-côtes libyens soutenus par l'UE (chiffres de l'OIM) et **48 074** personnes ont été interceptées par les autorités tunisiennes (chiffres du FTDES jusqu'au 30 novembre).
- **1 902** personnes ont été signalées **mortes ou disparues** sur la route de la Méditerranée centrale (chiffres du HCR jusqu'au 31 décembre), dont 1 300 personnes ayant fui la Tunisie (chiffres du FTDES).

DERNIERS DEVELOPPEMENTS POLITIQUES

L'ANNEE 2023 EN CHIFFRES : L'AFFIRMATION DES MOUVEMENTS MIGRATOIRES

Par Hagen Kopp

157 314 personnes arrivées par la voie maritime en Italie en 2023 ! Cela représente une augmentation d'environ 50 000 par rapport à 2022. Selon les statistiques du HCR, ce n'est qu'en 2014 et 2016 qu'un nombre plus important de débarquements a été enregistré sur cette route de la Méditerranée centrale. Et ce, alors que depuis un an, le gouvernement italien d'extrême droite promet à ses électeurs de "stopper les bateaux".

L'année 2023 n'a pas seulement été remarquable à cet égard. Avec plus de 48 000 arrivées par la mer en Grèce depuis la Turquie, les chiffres ont quadruplé le long de la route de la mer Egée par rapport à 2022. En Espagne, sur les routes de la Méditerranée occidentale et de l'Atlantique, plus de 57 000 personnes ont atteint les côtes, ce qui est proche de l'année record de 2018.

Au total, ce sont plus de 270 000 personnes migrantes qui ont franchi les frontières maritimes de l'Union européenne en 2023, ce qui représente une augmentation considérable par rapport aux chiffres des arrivées des six dernières années. **La force et la détermination des personnes migrantes, que leur trajectoire soit contrainte ou non, semblent ainsi opposer une forme de résistance au durcissement du régime frontalier européen.** Cette résistance, et ce que l'on nomme « autonomie de la migration », exige avant tout reconnaissance et respect.

Cela étant dit, encore en 2023, des milliers de personnes ont perdu la vie dans cette lutte quotidienne contre les frontières de l'Union européenne (UE). Selon le HCR, 3 760 personnes sont mortes ou ont disparu l'année dernière à ses frontières maritimes. Au vu de ce chiffre effroyable, plusieurs institutions et organisations ont qualifié l'année écoulée de l'une des plus meurtrières.

Pourtant, il est important de considérer le taux de mortalité par rapport au nombre d'arrivées. Sur les 270 000 arrivées, une personne sur 72 est morte en mer en 2023, une sur 53 en 2022 et une sur 38 en 2021. En Méditerranée centrale, les chiffres sont encore plus frappants : une personne sur 82 est décédée en 2023, alors que les huit années précédentes, le taux de mortalité était beaucoup plus élevé.

Cette diminution de la mortalité pourrait s'expliquer par la percée de la route tunisienne au cours des mois d'été 2023 et ce que nous avons appelé un "petit été de la migration". Nous avons vécu la même chose pendant le "long été de la migration" en 2015, lorsque les arrivées massives en Grèce ont été marquées par une mortalité amoindrie, avec une personne sur 273 décédée en mer.

Par-delà ces comparaisons funestes, soyons clairs : un seul décès, c'est déjà trop et c'est insupportable. Comme nous l'écrivions dans notre dernier numéro d'Echoes, pour chaque perte : "Nous n'oublierons pas, nous ne pardonnerons pas !"

Calculer et comparer les taux de mortalité peut sembler une approche "froide". Malheureusement, nous savons tous que tant que le régime des visas Schengen existera, les personnes en déplacement mourront. Nombre de nos organisations de solidarité en mer réclament la liberté de circulation et des passages sûrs et, dans la pratique, nous faisons tout notre possible pour que ces morts cessent.

Bien sûr, cette baisse du taux de mortalité n'est qu'un maigre réconfort et il n'y a pas lieu de s'en réjouir, mais l'existence et l'intensification de la coopération entre les acteurs de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale semblent faire une différence concrète. Et cette différence n'est pas seulement due aux secours opérés par la flotte civile. Les acteurs de contre-surveillance tels qu'Alarm Phone sur terre (ligne téléphonique tenue par des bénévoles pour les personnes en détresse en mer), ou tels que Pilotes Volontaires et Sea Watch Airborne dans les airs (avions de surveillance civils) sont également essentiels. Grâce à un travail de documentation et de visibilisation, ils exercent une pression constante sur les différents garde-côtes en vue de les obliger à porter secours aux embarcations en détresse, contribuant ainsi à réduire le nombre de cas de non-assistance et de refoulement.

Au-delà de la partie immergée et visible de l'iceberg, il existe un nombre incertain de cas de décès en mer non signalés. Sur la route tunisienne vers Lampedusa, l'île italienne sur laquelle des dizaines de milliers de personnes ont débarqué l'été dernier, les bateaux n'ont généralement pas de téléphone satellitaire et disparaissent souvent sans laisser aucune trace. Aussi les chiffres des décès pourraient être considérablement plus élevés que les chiffres officiels donnés par le HCR. Les naufrages invisibles concernent encore davantage les routes de l'Atlantique vers les îles Canaries, les traversées étant plus longues et les plus dangereuses entre l'Afrique et l'Europe. L'organisation Caminando Fronteras a ainsi récemment fait état du chiffre effroyable de 6008 victimes en 2023 le long de cette route.

Nul doute qu'en 2024, il reste de nombreuses raisons de lutter contre les crimes aux frontières de l'État, contre la violence et la mort en mer et sur terre, contre l'agitation raciste dans toute l'Europe.

Nous ne cesserons pas de lutter et d'exprimer notre solidarité avec les personnes réfugiées et les migrantes et nous continuerons à esquisser, pas à pas, un monde où la liberté de circulation existe pour toutes et tous !

Previous years	Arrivals *	Dead and missing
2023	270,180	3,760
2022	160,070	3,017
2021	123,540	3,231
2020	95,666	1,881
2019	123,663	1,510
2018	141,472	2,277
2017	185,139	3,139
2016	373,652	5,096
2015	1,032,408	3,771

Chiffres du HCR

* Include sea arrivals to Italy, Cyprus, and Malta, and both sea and land arrivals to Greece and Spain (including the Canary Islands). Data are as of 31 December 2023 for all countries.

REFORME DU REGIME D'ASILE EUROPEEN COMMUN (RAEC) : DEMANTELEMENT DES DROITS HUMAINS DES PERSONNES REFUGIEES EN EUROPE

Par PRO ASYL

La réforme du RAEC entraînera vraisemblablement davantage de souffrances, de violences et de refoulements aux frontières extérieures. L'UE ne s'arrête devant rien, pas même devant l'emprisonnement d'enfants ou la conclusion d'accords avec des États autocratiques pour y contenir les réfugié.e.s. PRO ASYL analyse les décisions tragiques prises par les États européens.

Peu avant la fin de l'année dernière, le 20 décembre 2023, l'UE a convenu d'une réforme du régime d'asile européen commun (RAEC). L'accord politique entérine une loi qui ouvre encore un peu plus les portes à la violence, la négligence, la torture et l'abandon de personnes à la mort.

Ces dernières années ont été marquées par une multitude de pratiques cruelles à l'égard des personnes arrivant en Europe : elles sont entassées dans des camps comme celui de Moria, des enfants sont séparés de leurs parents, des bateaux sont empêchés d'accoster en toute sécurité sur les îles grecques lors de leur traversée la mer Égée, des personnes sont battues jusqu'à perdre connaissance à la frontière croate ou laissées mourir de froid à la frontière polonaise. L'accord politique qui vient d'être conclu s'inscrit dans la continuité de ces violences, et pire, les légalise.

Nous commentons ci-dessous les points les plus importants de la réforme qui ont été rendus publics jusqu'à présent.

PROCEDURES ACCELEREES EN CAS DE DETENTION

Les États membres de l'UE situés aux frontières extérieures sont tenus de mettre en œuvre des procédures spécifiques aux frontières pour les personnes demandeuses d'asile. Cela signifie qu'à l'avenir, un grand nombre de personnes devront effectuer leur procédure d'asile isolées derrière des barbelés, dans des camps aux frontières extérieures. Dans un premier temps, 30 000 places de détention doivent être créées dans toute l'Europe à cette fin.

Les procédures d'asile accélérées, qui ont lieu après un premier "examen" (sept jours maximum) suivant l'arrivée, doivent être achevées dans un délai de douze semaines. Ces procédures peuvent ensuite être suivies d'une nouvelle procédure d'expulsion à la frontière, qui peut également durer jusqu'à douze semaines. Pendant cette période, les personnes demandeuses d'asile doivent être considérées comme "n'étant pas entrées dans le pays" ("fiction de non-entrée") et détenues dans des centres d'asile aux frontières extérieures, vraisemblablement similaires à des centres de détention - même s'ils se trouvent *de facto* sur le territoire de l'UE.

L'application de ces procédures frontalières est obligatoire pour trois groupes de personnes en quête de protection : les personnes originaires de pays dont le taux de protection à l'échelle européenne est inférieur à 20 %, les personnes - même les mineurs non accompagnés - considérées comme une menace pour la sécurité et l'ordre public, et les personnes en quête de protection accusées d'avoir « trompé » les autorités, par exemple parce qu'elles sont soupçonnées d'avoir détruit leur document d'identité. Il n'y a pas d'exception pour les enfants et leurs familles. Les États membres peuvent également appliquer les procédures frontalières aux personnes qui ont fui via des "pays tiers sûrs".

"PAYS TIERS SÛRS" : DAVANTAGE D'ACCORDS AVEC DES GOUVERNEMENTS AUTOCRATIQUES

Avec l'accord européen, il a également été décidé d'abaisser les normes requises pour qualifier un pays de "pays tiers sûr". Cela signifie qu'à l'avenir, un nombre beaucoup plus important de pays tiers non européens pourront être considérés comme "sûrs" afin d'y expulser des personnes réfugiées. Il n'est pas nécessaire que la Convention de Genève sur les réfugié.e.s s'applique dans le pays tiers, ni que le pays tout entier soit sûr.

Les personnes peuvent alors être expulsées vers ces pays sans que les raisons réelles de leur fuite ne soient examinées, leur demande d'asile sur le sol européen étant d'emblée rejetée comme "irrecevable". Cela permet aux États membres de l'UE de restreindre massivement l'accès aux procédures d'asile et de se soustraire en grande partie à leurs obligations en matière de protection internationale. L'accord UE-Turquie a servi de modèle à cet égard.

REGULATION DE LA CRISE : LEGITIMER LES VIOLATIONS DES DROITS HUMAINS

Depuis des années, les États membres tentent régulièrement de légitimer les violations des droits humains commises aux frontières extérieures de l'UE, telles que les refoulements systématiques, en déclarant de prétendus "états d'urgence" (par exemple à la frontière entre la Pologne et la Biélorussie). Avec l'accord sur un règlement dit « de crise », ces États obtiendront désormais le soutien de l'UE.

À l'avenir, le règlement rendra possible d'abaisser les normes en matière de respect des droits humains en cas de "crise" (augmentation du nombre d'arrivées), de "force majeure" ou d'"instrumentalisation des migrant.e.s". Les procédures frontalières peuvent alors être massivement étendues - tant en termes de durée que de groupe de personnes qui doivent être incluses dans ces procédures pour leur demande d'asile. Aucune exception n'est prévue pour les enfants ou les autres groupes dits vulnérables.



Photo: Manifestation contre le RAEC à Berlin, Novembre 2023

PAS DE MECANISME DE SOLIDARITE EFFICACE AVEC LES PAYS D'ACCUEIL

En tant que premiers pays d'entrée des personnes demandeuses d'asile, les États situés aux frontières extérieures sont toujours les premiers responsables de la mise en œuvre des procédures d'asile (aux frontières). Bien que le système de Dublin soit considéré comme un échec depuis des années, il est aujourd'hui encore renforcé.

Aucun mécanisme de solidarité efficace entre les États membres de l'UE n'est prévu. En effet, l'accueil de personnes en quête de protection peut être remplacé (en tant que mesure de soi-disant solidarité) par le versement de fonds, par exemple pour la construction de clôtures aux frontières extérieures de l'UE ou pour des projets dans des pays tiers qui servent à empêcher les réfugié.e.s de fuir. Cela signifie que les États membres qui ne veulent pas accueillir de personnes réfugié.e.s peuvent tout simplement "acheter" leur droit de sortie.

LA LUTTE POUR LES DROITS HUMAINS SE POURSUIT

La réforme du RAEC signifie un nouveau démantèlement des droits humains des personnes réfugiées en Europe. Au lieu d'utiliser le traitement des réfugié.e.s ukrainien.ne.s comme modèle pour un système d'accueil digne pour les personnes cherchant une protection en Europe, la réforme du RAEC est un énorme pas en arrière. Elle va multiplier les souffrances des personnes concernées, tout en portant massivement atteinte à la démocratie et à l'État de droit dans l'UE.

On le sait, malgré tous les durcissements et les morts en Méditerranée, ces mesures ne dissuaderont pas les personnes réfugié.e.s de continuer à fuir en Europe, à la recherche de la sécurité. PRO ASYL continuera à être à leurs côtés.

Nous documentons la situation des droits humains aux frontières de l'Europe et organisons la représentation juridique des personnes en quête de protection. Avec les personnes concernées, nous intentons des actions en justice contre les violations des droits humains devant les plus hautes juridictions. Parallèlement, nous continuons à soutenir des organisations dans différents pays européens, telles que Refugee Support Aegean (RSA) en Grèce, Maldusa en Italie et la Fondation Helsinki pour les droits de l'homme en Pologne. Leur travail persévérant incarne une autre Europe, celle de la solidarité et de l'humanité.

SITE WEB: <https://www.proasyl.de>

LOI MIGRATION EN FRANCE : FACE A L'INACCEPTABLE, LA LUTTE CONTINUE !

Par Alarm Phone

Au lendemain de la journée internationale des droits des personnes exilé.e.s, l'exécutif français a adopté l'un de ses textes les plus racistes et violents contre les personnes étrangères.

Ce texte, adopté malgré une mobilisation toujours forte de la société civile, est une attaque sans précédent contre les droits des personnes étrangères. Adopté grâce aux voix de l'extrême droite, c'est toute une idéologie de rejet et de stigmatisation des personnes racisées qui sort victorieuse.

Ce texte qui devait, selon une formule élégante du Ministre de l'Intérieur, être "*gentil avec les gentils et méchant avec les méchants*", a, à la suite d'un processus de négociations politiques kafkaïen, abouti à l'adoption par le Sénat et l'Assemblée du texte le plus répressif et dur depuis 70 ans.

Si une partie de la loi pourra peut-être faire l'objet d'une censure partielle par le Conseil constitutionnel, **les mesures adoptées remettent en cause un certain nombre de principes fondamentaux comme le droit du sol, introduisent le concept de « préférence nationale » dans le système d'aide sociale et rétablissent le délit de séjour irrégularisé.**

CONTEXTE D'ADOPTION

Ce texte a été adopté dans un contexte où s'exprime un racisme décomplexé tant au sein des institutions au sommet de l'Etat, dans les médias et à travers l'augmentation des actions de groupes fascistes sur l'ensemble du territoire français. Comme toujours, la question migratoire a également été instrumentalisée par un gouvernement qui fait face depuis plusieurs années à une véritable crise de légitimité liée aux injustices et inégalités que ses réformes ne cessent d'accentuer.

Cette loi s'inscrit pourtant dans cette même violence sociale qu'Emmanuel Macron et ses soutiens exercent contre les classes populaires.

Pour faire adopter ce texte, la majorité relative du parti présidentiel a fait le choix de s'allier avec la droite et l'extrême droite. Pour ce faire, le texte initial, a été dépouillé par la Commission des lois du Sénat de toutes les mesures utilitaristes présentées comme des outils de "facilitation de l'intégration" (par exemple, la délivrance de nouveaux titres de séjour pour les métiers dits en tension, ou encore la mise en conformité avec le droit européen en permettant aux demandeu.ses d'asile de certaines nationalités de travailler après 6 mois suivant le dépôt de leur demande d'asile).

Manifestation à Paris contre l'adoption de la loi. 14 Novembre 2023.
Crédit : Françoise Chambeau



En instrumentalisant l'actualité, comme le meurtre en octobre 2023 d'un professeur à Arras par une personne d'"origine étrangère", les autorités françaises n'ont cessé de justifier le durcissement continu de ce texte et l'accélération du calendrier législatif conduisant à son adoption en quelques semaines et par des procédures expéditives le 19 décembre 2023.

PRINCIPALES DISPOSITIONS DE CETTE NOUVELLE LOI

De manière générale, la nouvelle loi Migration renforce la criminalisation du séjour irrégulier, restreint l'accès au droit d'asile et aux différents titres de séjour et autorise de graves atteintes aux droits les plus fondamentaux des personnes étrangères. Pour ne citer que quelques exemples :

- Conditionnement de l'accès aux prestations sociales pour les personnes étrangères ressortissantes de pays tiers au nom du principe de la "préférence nationale"
- Instauration de quotas fixés par le Parlement pour plafonner (pour les trois années à venir) le nombre de personnes étrangères admises sur le territoire
- Affaiblissement du droit d'asile avec l'introduction de la possibilité de placer des demandeur.euse.s d'asile en rétention pendant l'examen de leur demande, durcissement des conditions d'accès au droit à la réunification familiale et restriction de l'accès aux conditions matérielles d'accueil
- Restriction des conditions d'obtention des titres de séjour pour des raisons de santé et des titres de séjours étudiants
- Durcissement de l'accès à la nationalité et fin de l'automatisme du droit du sol pour les personnes nées en France
- Élargissement des catégories de personnes pouvant être expulsées (parent d'enfant français, conjoint.e de personne française, personne gravement malade ...) et systématisation des expulsions

LA LUTTE CONTINUE !

Si l'adoption de cette loi nous a abassourdi.e.s par sa violence, la mobilisation de la société civile n'a jamais faibli ! Depuis l'annonce du projet de loi à l'automne 2022, le mouvement des sans papiers s'est mobilisé autour de la Marche des solidarités notamment. De nombreuses actions ont été menées : des manifestations, des rassemblements devant l'Assemblée nationale et autres institutions publiques, des mouvements de grève (notamment sur les chantiers des Jeux olympiques), des actions d'information et de mobilisation devant les foyers et dans les quartiers, ainsi que des temps festifs ont permis de se rassembler pour dénoncer la violence et le racisme de cette loi.

Dès l'annonce de l'adoption du texte par l'Assemblée le 19 décembre, des manifestations spontanées ont eu lieu un peu partout en France. Des réunions d'urgence entre mouvements, associations et syndicats ont suivi afin d'écrire et de diffuser des communiqués, des tribunes et des pétitions exhortant le gouvernement à ne pas promulguer la loi. Un texte unitaire d'appel à une mobilisation nationale le 14 janvier a été rédigé à l'initiative de 7 collectifs sans papiers de la région parisienne et signé par plusieurs centaines d'organisations. Certaines villes et 32 départements ont déjà annoncé qu'ils n'appliqueraient pas les mesures de cet ignoble texte. Les mouvements de lycéen.ne.s et d'étudiant.e.s ont bloqué plusieurs lieux d'enseignement et d'apprentissage. Enfin, s'est exprimée une mobilisation au sein des services publics (notamment dans les secteurs de la santé, de la culture, et de l'éducation nationale et supérieure) appelant à ne pas appliquer la loi, comme le montre l'appel du collectif "Nos services publics".

Le mouvement de rejet de cette loi s'est élargi au lendemain de son adoption, où s'explorent renforcement et nouvelles alliances entre les luttes antiracistes, sociales, féministes et anticoloniales (par exemple avec le mouvement de solidarité avec la Palestine). La lutte continue !

Manifestation à Paris contre l'adoption de la loi. 14 Novembre 2023.
Crédit : Marche des Solidarités



ÇA FAIT UNE DIFFERENCE !

JOURNAL DE BORD DE LA COORDINATION DES SECOURS EFFECTUÉS PAR LES ACTEURS CIVILS EN MÉDITERRANÉE CENTRALE

La section suivante donne un aperçu du niveau de coordination des secours par les acteurs civils en Méditerranée centrale, à l'aide de rapports succincts et d'extraits de X.

NOVEMBRE 2023

3 novembre

Ocean Viking vient en aide à un bateau en détresse dans la mer Ionienne. Pendant la nuit, 75 hommes, femmes et enfants sont sauvés d'un voilier parti d'Izmir, en Turquie.

L'équipe **MSF** sauve 29 hommes et un mineur non accompagné d'un bateau en fibre de verre en détresse dans la zone SAR libyenne. Bari est le port de débarquement désigné par les autorités italiennes (1).

6 novembre

Dans les premières heures, **Aurora** sauve 56 personnes en détresse et les ramène saines et sauvées à bord après avoir été alerté par **Alarm Phone**. Une personne reçoit des soins médicaux pour déshydratation sévère. Malgré des conditions météorologiques difficiles, le port de Pozzallo, à ~330 km de leur position, est assigné pour le débarquement.

9 novembre

LifeSupport sauve 118 personnes lors de 2 opérations en Méditerranée centrale dans une mer très agitée et des vagues de 2 mètres de haut après une alerte donnée par **Alarm phone**. Brindisi est désigné comme point de débarquement (2).

11 novembre

Dans la matinée, l'équipe de **MSF** sauve 81 personnes, dont 25 enfants, d'une embarcation en détresse suite à une alerte d'**Alarm Phone** et avec le soutien de **Colibri2**. Le **Geo Barents** effectue un second sauvetage, en coordination avec le MRCC italien, de 81 personnes à bord d'un bateau en bois en mauvais état repéré par **Colibri2** dans les eaux internationales au large des côtes libyennes.

14 novembre

Pendant la nuit, **Ocean Viking** effectue deux sauvetages à la suite d'alertes d'**Alarm Phone** dans les eaux libyennes. Le lendemain, 61 autres personnes sont sauvées d'un bateau en bois dans les eaux internationales au large de la Libye, suite au relais Mayday d'un bateau de pêche et avec le soutien de **Colibri 2**. **Nadir** trouve un bateau surchargé avec une cinquantaine de personnes à bord.

15 novembre

Nadir soutient un bateau avec 50 personnes. Plus tard, l'équipage embarque 39 autres personnes à bord d'un bateau en fer qui risquait de couler et les amène à Lampedusa. Les quelques 140 personnes secourues au cours des derniers jours arrivent saines et sauvées (3).

Les autorités italiennes mettent sous séquestre l'**Ocean Viking** pendant 20 jours et lui infligent une amende de 3 300 euros après avoir secouru des personnes en détresse dans la zone de responsabilité libyenne.

17 novembre

À la suite d'une alerte de **Pilotes Volontaires**, **Nadir** trouve un bateau en fer surpeuplé. 2 personnes se retrouvent à l'eau et d'autres doivent être évacuées pour éviter que le bateau ne coule et pour distribuer des gilets de sauvetage. Le bateau est stabilisé et les personnes saines et sauvées.

20 novembre

Life Support sauve 21 naufragés.e.s dans les eaux internationales du SAR libyen. Les personnes voyageaient à bord d'un petit canot noir (4).

22 novembre

Sea Watch, en collaboration avec **MSF**, sauve un bateau en détresse avec 57 personnes. Elles sont ensuite débarquées saines et sauvées à Ravenne.

30 novembre

Dans la matinée, l'équipage de **Humanity 1** sauve 90 personnes d'un canot pneumatique surchargé et hors d'état de naviguer dans les eaux internationales au large de la Libye. Parmi elles, une trentaine de mineurs non accompagnés, plusieurs femmes et un bébé. Le cas de détresse a été signalé par **Alarm Phone** (5).

Aurora trouve un bateau en bois en détresse avec environ 45 personnes à bord. Alors que les conditions météorologiques ne cessent de se dégrader, l'équipage ramène toutes les personnes à bord.

En fin d'après-midi, **Humanity 1** sauve 40 autres personnes d'un bateau en bois surchargé et instable. Ces personnes avaient quitté la Libye la nuit précédente et rapportent des violences massives de la part de milices libyennes masquées qui les ont attaquées avec des armes avant qu'elles ne s'échappent. Crotone, dans le sud de l'Italie, est désigné comme POS.



MSF Sea
@MSF_Sea

1

● Yesterday evening, **#MSF** team rescued 29 men and one unaccompanied minor from a fiberglass boat in distress in the **#Libyan** SAR zone.

🚢 The **#GeoBarents** is now heading to **#Bari**, the place of safety assigned by the Italian authorities.



angela caponnetto
@AngiKappa

2

Nave **#LifeSupport** di **@emergency_ngo** soccorre 118 persone **#migranti** in 2 operazioni nel Mediterraneo Centrale con mare molto mosso e onde alte 2 metri. Porto assegnato **#Brindisi**

RESQSHIP

RESQSHIP
@resqship_int

3

● Update: The crew supported 1 more boat with 50 people. Later they took 39 ppl. aboard from an iron boat that was in immediate risk of sinking & brought them to Lampedusa. We are glad that all ~140 ppl. arrived safely, but there are currently many boats in distress out there.



EMERGENCY
@emergency_ong

4

#LifeSupport soccorre 21 naufraghi in acque internazionali nella zona **#sar** libica. Viaggiavano su un piccolo gommone nero, tra loro anche un **#minore** non accompagnato **#med**

5



SOS Humanity (international)
@soshumanity_en

● Breaking: This morning, the crew of **#Humanity1** rescued 90 people from an overcrowded, unseaworthy rubber boat in intl. waters off the coast of Libya. Among them are around 30 unaccompanied minors, several women, and a baby. The distress case was reported by **@alarm_phone**.



Sea-Watch International ✓
@seawatch_intl

6

Yesterday, our rescue ship **#Aurora** found a wooden boat in distress with around 45 people. While the weather steadily worsened, our crew took all guests safely aboard Aurora and reached **#Lampedusa** before midnight for disembarkation.

DECEMBRE 2023

1er décembre

Dans l'après-midi, le **Geo Barrents** sauve 44 personnes de 2 bateaux en fibre de verre en détresse. Parmi les survivant.e.s, on compte 4 enfants de moins de 3 ans, 4 femmes et plusieurs mineurs non accompagnés.

3 décembre

Détention administrative du navire de sauvetage **Humanity 1** après le débarquement à Crotona de 200 naufragé.e.s secouru.e.s dans les eaux internationales.

18 décembre

Sea Eye 4 sauve 26 personnes de deux bateaux qui n'étaient pas en état de naviguer. L'alerte initiale a été donnée par **Alarm Phone**.

24 décembre

119 personnes sont secourues lors de deux opérations de sauvetage avec l'aide d'**Alarm Phone**. Tout le monde est ramené sain et sauf à bord du **Sea-Watch 5**. Le **Sea Bird** soutient le sauvetage depuis les airs (1).

27 décembre

L'**Ocean Viking** effectue trois sauvetages. Pendant la nuit, il secourt d'abord 122 personnes, dont 8 mineurs non accompagnés, d'un bateau en bois surchargé. Vers midi, un bateau en bois à deux ponts surchargé est repéré dans les eaux internationales au large de la Libye depuis la passerelle. 106 personnes sont amenées à bord. Alors que les bateaux de sauvetage hors-bord sont encore sur l'eau, **Colibri2** repère un bateau en fibre de verre qui n'est pas en état de naviguer, à 14 milles marins de là. 16 survivant.e.s sont secouru.e.s, avec la coordination des autorités italiennes. Les autorités italiennes désignent Bari comme lieu de débarquement. 55 autres personnes en détresse appellent **Alarm phone**. **Seabird** les repère et l'équipage du **Sea-Watch 5** mène une opération de sauvetage.

29 décembre

Geo Barrents sauve 336 personnes en détresse en mer réparties sur trois bateaux en bois surchargés. Ravenne, à +/- 4 jours de navigation, est assignée comme lieu de débarquement. **Open Arms** sauve environ 55 personnes puis procède à la première évacuation à Lampedusa d'une femme enceinte de 9 mois. Gênes est assignée comme point de débarquement, nécessitant plusieurs jours de navigation.

30 décembre

L'**Ocean Viking** est détenu par les autorités italiennes pour avoir effectué une déviation minime de sa route afin de répondre à une alerte de détresse. Les 3 sauvetages précédents de 244 personnes ont été effectués sous la coordination des autorités maritimes (2).



Sea-Watch International ✓
@seawatch_intl

1
Yesterday, we were able to rescue 119 people in two rescue operations - one thanks to the help of @alarm_phone. Everyone is safe on board our Sea-Watch 5. Our aircraft, Seabird, was also supporting from the air and is operational again today, searching for boats in distress.



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

2
#OceanViking is detained for a minimal deviation from her course to respond to a distress alert on her way to Bari - a deviation that did not cause a delay on the almost 3-day voyage. The 3 rescues of 244 persons were carried out under coordination by maritime authorities.

RAPPORTS

RAPPORT DE MSF SUR LES ABUS DANS LES CENTRES DE DETENTION D'ABU SALIM ET D'AIN ZARA EN LIBYE

6 décembre 2023

Au cours de l'année 2023, jusqu'à ce que Médecins Sans Frontières (MSF) mette fin à ses activités médicales à Tripoli en août, le personnel médical de MSF a été témoin et a documenté les conditions de vie et les abus dans les centres de détention d'Abu Salim et d'Ain Zara, où des milliers de personnes, y compris des femmes et des enfants, continuent d'être détenues arbitrairement.

Les résultats sont présentés dans un rapport intitulé " « *You're going to die here* » – *Abuse in Abu Salim and Ain Zara detention centres* » publié par MSF en décembre dernier (en anglais).

[MSF appelle à la fin des détentions arbitraires en Libye](#) et demande que toutes les personnes réfugiées, demandeuses d'asile et migrantes soient libérées des centres de détention et bénéficient d'une protection significative, d'un abri sûr et de voies de sortie sûres et légales de la Libye.

Rapport

<https://www.msf.org/msf-report-abuse-abu-salim-and-ain-zara-detention-centres-libya>

OMCT - LES ROUTES DE LA TORTURE : CARTOGRAPHIE DES VIOLATIONS SUBIES PAR LES PERSONNES EN DEPLACEMENT EN TUNISIE

18 décembre 2023

Le nouveau rapport de l'OMCT « [Les routes de la torture : Cartographie des violations subies par les personnes en déplacement en Tunisie](#) » met en lumière l'ampleur et la nature des violations des droits humains commises en Tunisie entre juillet et octobre 2023 à l'encontre de migrant.e.s, réfugié.e.s et demandeur.euse.s d'asile.

Depuis octobre 2022, la Tunisie a connu une intensification progressive des violations à l'encontre des personnes en déplacement essentiellement d'origine subsaharienne, sur fond de discrimination raciale. Le discours présidentiel du 21 février 2023 les a rendues encore plus vulnérables, et le mois de juillet 2023 a représenté un tournant dans l'échelle et le type des violations des droits humains commises, avec une recrudescence des arrestations et des détentions arbitraires, des déplacements forcés, ayant donné lieu à des mauvais traitements, des tortures, des disparitions et, dans plusieurs cas, des décès. Ce cycle d'abus commence avec une situation d'irrégularité qui accroît leur vulnérabilité et qui les expose au risque de violations supplémentaires.

Cependant, malgré l'ampleur des violations infligées, celles-ci ont été très largement passées sous silence, invisibilisant encore davantage une population déjà marginalisée. A travers les voix de victimes directes de violations ayant voulu partager leurs souffrances avec l'OMCT, ce rapport veut contribuer à contrer cette dynamique d'invisibilisation des migrant-e-s, réfugié-e-s et demandeurs d'asile résidant en Tunisie, qui favorise la perpétuation des violations et un climat d'impunité.

Le rapport s'appuie notamment sur plus de 30 entretiens avec des représentant.e.s d'organisations partenaires et activistes travaillant sur tout le territoire tunisien et une vingtaine de témoignages directs de victimes de violence documentés par l'OMCT et ses partenaires. Il dresse une cartographie des violations infligées aux migrants, parmi lesquelles les expulsions forcées des logements, les violences physiques et psychologiques exercées aussi bien par des citoyen.ne.s que par des agents de sécurité, le déni d'accès aux soins, les arrestations et détentions arbitraires, les déplacements arbitraires et forcés sur le territoire tunisien, notamment vers les zones frontalières et les déportations vers l'Algérie et la Libye. Les interactions avec les forces de l'ordre sont généralement assorties de torture et mauvais traitements tandis que les victimes sont privées, dans les faits, du droit d'exercer un recours contre ce qu'elles subissent.

Rapport

<https://omct-tunisie.org/wp-content/uploads/2023/12/Migration-et-torture-Finale-Planches-.pdf>

ANALYSIS

DE LA LIBYE A LA TUNISIE : COMMENT L'UE ETEND SON REGIME DE REFOULEMENT PAR PROCURATION EN MEDITERRANEE CENTRALE

par l'équipe juridique du Civil MRCC

21 août 2023 : le navire de sauvetage Aurora de Sea Watch est retenu par les autorités italiennes après avoir refusé de débarquer des survivant.e.s en Tunisie (comme l'avait ordonné le MRCC de Rome - Centre maritime de coordination des secours), un pays qui ne saurait en aucun cas être considéré comme un lieu sûr.

Cet épisode n'est qu'un exemple des efforts déployés par les États européens pour éviter à tout prix les arrivées sur leurs côtes et se soustraire à leur responsabilité en matière d'accueil et de recherche et sauvetage (SAR). Déjà en 2018, la Commission européenne, avec son projet de plateforme de débarquement, tentait de forcer les ONG de sauvetage en mer à débarquer les personnes survivantes en Afrique du Nord. Si ce projet n'a finalement pas abouti en l'état, les États européens se sont efforcés de multiplier les mesures visant à réduire à tout prix les traversées en Méditerranée centrale, entre Libye, Tunisie et les côtes européennes.

Pour ce faire, l'une des stratégies employées a été la mise en place d'un "[régime de refoulement par procuration](#)". Cette stratégie, qui consiste à sous-traiter les interceptions en mer aux soi-disant garde-côtes libyens, permet à l'Union européenne de protéger ses frontières maritimes en renvoyant les personnes migrantes vers un pays où leur vie est pourtant menacée[2], en violation du principe de non-refoulement, l'une des pierres angulaires du droit international des réfugié.e.s. Depuis 2016, l'UE et ses États membres ont ainsi [équipé, financé et formé](#) les garde-côtes libyens, et ont soutenu la création d'un MRCC à Tripoli ainsi que la déclaration d'une SRR (région de recherche et de sauvetage) libyenne, autant d'éléments nécessaires à la constitution de la Libye comme garde-frontière maritime de l'UE.

Cette analyse détaille comment l'Union européenne et ses États membres tentent de reproduire en Tunisie le régime de refoulement par procuration mis en place en Libye quelques années plus tôt. Quatre éléments sont considérés : le renforcement des capacités des garde-côtes tunisiens (équipement et

formation), la mise en place d'un système de surveillance côtière, la création d'un MRCC fonctionnel et la déclaration officielle par la Tunisie d'une région de recherche et de sauvetage.

RENFORCER LES CAPACITES DE LA GARDE NATIONALE MARITIME

FOURNIR L'EQUIPEMENT

Depuis plusieurs décennies, la Tunisie reçoit des équipements pour renforcer les capacités de ses garde-côtes. Après la Révolution de Jasmin en 2011, la coopération italo-tunisienne s'est approfondie. Dans le cadre de l'accord informel du 5 avril 2011, [12 bateaux](#) ont été livrés aux autorités tunisiennes. Une nouvelle étape a été franchie en 2017, lorsque, dans une déclaration conjointe du ministère italien des Affaires étrangères et de son homologue tunisien, les deux parties se sont engagées à "*une coopération plus étroite dans la lutte contre la migration irrégulière et la gestion des frontières*", avec un accent particulier sur la frontière maritime. Dans ce contexte, le ministre italien a [déclaré](#) le soutien de l'Italie à la modernisation et à l'entretien des patrouilleurs fournis à la Tunisie (d'une valeur d'environ 12 millions d'euros) et à la fourniture de nouveaux équipements pour le contrôle des frontières maritimes. Le 13 mars 2019, l'Italie a également fourni à la Tunisie 50 [véhicules à quatre roues](#) destinés à la surveillance des côtes.

Récemment, l'Allemagne a également commencé à [soutenir](#) plus activement les garde-côtes en Tunisie, en équipant en 2019 un atelier de réparation des bateaux destiné aux garde-côtes. Comme le révèle une [réponse à une question parlementaire](#), au cours des deux dernières années, la police fédérale leur a également fait don de 12 bateaux pneumatiques et de 27 moteurs de bateaux. Du côté français, après une visite à Tunis en juin 2023, le ministre de l'Intérieur Gérald Darmanin a annoncé une aide de 25 millions d'euros pour l'achat de matériel et la formation des autorités frontalières tunisiennes. En août 2023, les autorités italiennes ont également [promis](#) d'accélérer la fourniture de patrouilleurs et d'autres véhicules destinés à empêcher les départs en mer.

Outre les États membres de l'UE, la Tunisie a également reçu des équipements des États-Unis. Entre 2012 et 2019, la marine tunisienne a été équipée de 26 patrouilleurs de fabrication américaine. En 2019, la garde nationale tunisienne a également été renforcée par [3 hélicoptères américains](#). Principalement destinés à la lutte contre le terrorisme, les équipements américains sont également [utilisés](#) pour

surveiller les côtes tunisiennes et traquer les soi-disant « passeurs ».

Au fil des dernières années, l'UE est devenue l'acteur central de la fourniture d'équipements aux garde-côtes tunisiens. À la suite du mémorandum UE-Tunisie signé le 16 juillet 2023, pour lequel 150 millions d'euros ont été promis pour la " lutte contre la migration illégale ", en septembre 2023, la Tunisie a reçu un premier transfert de [67 millions d'euros](#) " pour financer un navire garde-côte, des pièces de rechange et du carburant marin pour d'autres navires ainsi que des véhicules pour les garde-côtes et la marine tunisienne, et la formation pour utiliser cet équipement ". Dans une lettre adressée au Conseil européen, divulguée par Statewatch en octobre 2023, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a également fait la [promotion](#) de l'aide de l'UE dans ce domaine : "Dans le cadre du protocole d'accord avec la Tunisie, nous avons livré des pièces détachées aux garde-côtes tunisiens qui maintiennent 6 bateaux en activité et d'autres seront réparés d'ici la fin de l'année".

FORMATION DES AUTORITES

Outre la fourniture d'équipements, les Etats européens organisent également des formations pour améliorer les compétences des garde-côtes tunisiens. En 2019, le ministère italien de l'Intérieur a débloqué 11 millions d'euros pour le gouvernement tunisien afin d'endiguer la traversée de personnes en déplacement depuis la Tunisie, en [proposant](#) des formations aux forces de sécurité locales impliquées dans le contrôle des frontières maritimes.

Dans le cadre de la [phase III](#) du projet IBM (Projet « gestion intégrée des frontières ») soutenu par l'UE, l'Allemagne organise également des formations pour les gardes-côtes tunisiens. Comme le révèle la réponse à une question parlementaire déjà mentionnée, le ministère allemand de l'Intérieur admet que 3395 membres de la Garde nationale tunisienne et de la police des frontières ont été formés, y compris en [Allemagne](#). En outre, 14 formations ont été mises en œuvre pour la garde nationale, la police des frontières et les garde-côtes. Ces formations visaient également à apprendre à piloter les bateaux patrouilleurs.

Dans un [document](#) présentant le "Soutien de l'UE aux institutions de gestion des frontières en Libye et en Tunisie" pour l'année 2021, la Commission européenne a annoncé la création d'une "Académie de formation des gardes-côtes". En Tunisie, le projet consiste à mettre en œuvre un plan de formation, à réhabiliter l'environnement physique de formation de la Garde nationale maritime et à renforcer la coopération entre les autorités tunisiennes et toutes les

parties prenantes, les agences de l'UE et les pays voisins. Mis en œuvre par la police fédérale allemande et le Centre international pour le développement des politiques migratoires (ICMPD), le [projet](#) a débuté en janvier 2023 et est censé se poursuivre jusqu'en juin 2026, avec une enveloppe de 13,5 millions d'euros.

Bien que la Commission européenne souligne l'objectif selon lequel " le personnel de l'académie de formation est pleinement conscient des normes en matière de droits humains et agit en conséquence ", l'augmentation des manœuvres dangereuses et des [attaques](#) perpétrées par les garde-côtes tunisiens depuis le renforcement du soutien européen ne laisse guère de doute sur le fait que le respect des droits humains est très loin d'être la priorité.

Récemment, le projet de création d'une « Académie de formation » semble s'être concrétisé. Le 17 novembre 2023, l'ICMPD a annoncé sur son [compte LinkedIn](#) l'inauguration d'un centre de formation inter-agences de gestion des frontières à Nefta, au profit des trois agences responsables de la gestion des frontières en Tunisie (Direction générale des frontières et des étrangers du ministère de l'Intérieur, Direction générale de la garde des frontières de la Garde nationale et Direction générale de la douane).

MISE EN PLACE D'UN SYSTEME DE SURVEILLANCE COTIERE

Outre la fourniture d'équipements et l'organisation de formations, les Etats européens fournissent également aux autorités tunisiennes des technologies de surveillance de leurs côtes. L'objectif étant, comme en Libye, de développer une stratégie de "détection précoce", consistant à repérer les embarcations dès qu'elles quittent la Tunisie afin de sous-traiter leur interception aux garde-côtes tunisiens.

En 2019, l'Italie a ainsi clairement [exprimé](#) sa volonté d'installer en Tunisie des équipements radar et de mettre en place "un système d'information partagé qui alertera rapidement la gendarmerie tunisienne et les garde-côtes italiens lorsque les embarcations de migrants sont en mer, afin de les bloquer alors qu'elles se trouvent encore dans les eaux tunisiennes". Cette ambition semble avoir été atteinte grâce à la mise en place du système ISMaris en Tunisie.

UN SYSTEME INTEGRE DE SURVEILLANCE MARITIME (ISMARIS)

Le système ISMaris, "Système intégré de surveillance maritime", a été mentionné pour la première fois dans le "Programme d'appui à la gestion intégrée des frontières en Tunisie" (IBM Tunisie, lancé en 2015). Financé par l'UE et la Suisse, et mis en œuvre par le Centre international pour le développement des

politiques migratoires (ICMPD), la première phase du programme (2015-2018) a soutenu l'équipement de la Garde nationale maritime avec ce système, [défini](#) comme "un système de surveillance maritime qui centralise les informations provenant des moyens navals en mer et des radars côtiers [...] [visant] à connecter les capteurs (radar, VHF, position GPS, caméras de surveillance) à bord des navires sélectionnés de la Garde nationale maritime, des postes de contrôle et des centres de commandement dans la zone du golfe de Tunis afin qu'ils communiquent mieux entre eux".

La mise en œuvre de ce système de centralisation des données a ensuite été reprise par le "Programme de gestion des frontières pour la région du Maghreb" ([BMP-Maghreb](#)), lancé en 2018 et financé par le fonds fiduciaire de l'UE pour l'Afrique. La composante tunisienne, financée à hauteur de [24,5 millions d'euros](#), est mise en œuvre par l'ICMPD en collaboration avec le ministère italien de l'Intérieur et [visé](#) à "renforcer les capacités des autorités tunisiennes compétentes dans les domaines de la surveillance maritime et de la gestion des migrations, y compris la lutte contre le trafic de migrants, la recherche et le sauvetage en mer, ainsi que dans la sphère de compétence des garde-côtes". Grâce au programme BMP, la Garde Nationale Maritime tunisienne a été [équipée](#) de radars de navigation, de caméras thermiques, d'AIS et d'autres équipements informatiques liés à la surveillance maritime.

ÉCHANGE DE DONNEES AVEC L'UE

Le document d'action du programme BMP indique clairement que l'un des objectifs d'ISMaris est le renforcement de la "coopération opérationnelle dans le domaine maritime entre la Tunisie et l'Italie (et d'autres États membres de l'UE, et éventuellement par l'intermédiaire d'EUROSUR et de FRONTEX)". Établi en 2013, le système européen de surveillance des frontières (EUROSUR) est un cadre pour l'échange d'informations et la coopération entre les États membres et Frontex, afin de prévenir la migration dite irrégulière aux frontières extérieures. Grâce à ce système, Frontex [surveille](#) déjà les régions côtières au large de la Tunisie en utilisant des services aériens et des satellites.

Le lien entre ISMaris et la base de données de surveillance de l'UE manque de transparence. En 2020, la Commission européenne a affirmé qu'ISMaris était encore en cours de développement et n'était [connecté à aucune entité](#) non tunisienne telle que Frontex, le système européen de surveillance des frontières (EUROSUR) ou les autorités italiennes chargées du contrôle des frontières. Mais il est probable qu'entre-temps, l'échange d'informations entre les différentes entités ait été systématisé.

De fait, en l'absence d'accord officiel, la coopération entre Frontex et la Tunisie est floue. Comme déjà mentionné dans les [Echos n°3](#), "jusqu'à présent, il n'a pas été possible de vérifier si Frontex a un contact direct avec les garde-côtes tunisiens, comme c'est le cas avec les garde-côtes libyens. Même si la plupart des interceptions ont lieu près des côtes tunisiennes, certaines sont effectuées par la marine tunisienne en dehors des eaux territoriales. Depuis mai 2021, Frontex fait voler un drone, en plus de ses différents moyens, pour surveiller quotidiennement le corridor entre la Tunisie et Lampedusa. S'il est clair que Frontex partage des données avec les autorités italiennes et que les autorités italiennes partagent avec la partie tunisienne des informations sur les bateaux en route de la Tunisie vers l'Italie, la communication et les échanges de données entre Frontex et les autorités tunisiennes restent incertains".

Alors qu'en 2021, Frontex a [rapporté](#) qu'" aucune activité directe liée aux frontières n'a été menée en Tunisie en raison de la réticence des autorités tunisiennes à coopérer avec Frontex ", la formalisation de la coopération entre la Tunisie et Frontex semble rester l'une des priorités de l'Union européenne.

En septembre 2023, une délégation tunisienne a [visité](#) le siège de Frontex en Pologne, avec la participation des ministères de l'Intérieur, des Affaires étrangères et de la Défense. Au cours de cette visite, des séances d'information ont été organisées sur le système de surveillance transfrontalière EUROSUR et sur la mise en réseau des flux de données issus de la surveillance par navires, avions, drones et satellites.

Cependant, comme le [souligne](#) Mathias Monroy, chercheur indépendant travaillant sur l'externalisation des frontières et l'expansion des systèmes de surveillance, "la Tunisie ne veut toujours pas négocier un tel déploiement de personnel Frontex sur son territoire, de sorte qu'un accord de statut nécessaire à cette fin est loin d'être conclu. Le gouvernement de Tunis n'est pas non plus à la recherche d'un accord de travail pour faciliter l'échange d'informations avec Frontex".

Cela n'empêche pas l'Union européenne de poursuivre ses efforts. En septembre 2023, suite aux milliers d'arrivées sur l'île de Lampedusa, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a réaffirmé, dans un [plan d'action](#) en 10 points, la nécessité d'avoir un " arrangement de travail entre la Tunisie et Frontex " et de " renforcer la surveillance des frontières en mer et la surveillance aérienne, y compris par l'intermédiaire de Frontex ". Dans une lettre écrite par la Commission européenne en réponse à la [lettre](#) de la Commission LIBE sur l'accord avec la Tunisie envoyée à l'initiative du Parti des Verts

en juillet 2023, l'UE admet aussi ouvertement que des équipements informatiques pour les salles d'opérations, des systèmes radar mobiles et des caméras thermiques, des radars de navigation et des sonars ont été donnés à la Tunisie et que d'autres équipements de surveillance sont à venir.

Il convient de noter que le programme [EU4Border-Security](#), qui comprend un soutien au "partage inter-régional d'informations, en utilisant les outils fournis par Frontex", a été prolongé pour la Tunisie jusqu'en avril 2025.

SOUTENIR LA CREATION D'UN MRCC TUNISIEN ET LA DECLARATION D'UNE REGION DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (SRR)

CONSTRUIRE UN MRCC EN TUNISIE, UNE PRIORITE POUR L'UE

En 2021, la Commission européenne a déclaré que la création d'un Centre de coordination des secours (MRCC) opérationnel en Tunisie était une priorité : *"Actuellement, il n'y a pas de MRCC en Tunisie, mais la coordination des événements SAR est assurée par le Centre d'opérations maritimes de la marine tunisienne. La création officielle d'un MRCC est une étape nécessaire, de même que l'achèvement des*

Crédit : Luigi Geroldi



installations radar le long de la côte, et contribuera à la mise en place d'une région de recherche et de sauvetage en Tunisie. La création d'un MRCC permettrait à la Tunisie de se conformer aux exigences de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) (comme l'exige le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale OMI)" ([annexe 2](#) du document de la Commission européenne).

L'objectif de créer un MRCC tunisien opérationnel est aussi mentionné dans un [document](#) de la Commission européenne présentant la "stratégie de coopération régionale et multinationale en matière de migration avec les pays partenaires d'Afrique du Nord" pour la période 2021-2027. Le projet correspondant est détaillé dans le " Document d'action pour le soutien de l'UE aux institutions de gestion des frontières en Libye et en Tunisie (2021) ", dont l'objectif global est de "contribuer à l'amélioration des services publics respectifs grâce au développement institutionnel des centres de coordination des secours maritimes" dans la région de l'Afrique du Nord. L'UE promeut également une "approche régionale d'un centre de coordination des secours maritimes", qui "améliorerait la coordination en Méditerranée centrale dans la conduite des opérations SAR et soutiendrait la lutte contre les réseaux de trafic de migrants et de traite des êtres humains en Libye et en Tunisie".

La composante tunisienne du programme annonce l'objectif de "soutenir la création d'un centre de coordination des secours maritimes, [...] opérationnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans une structure physique dotée d'un équipement fonctionnel et d'un personnel formé", établissant "la coopération des autorités tunisiennes avec toutes les parties prenantes nationales, les agences de l'UE et les pays voisins en matière de recherche et de sauvetage".

Ce projet semble se concrétiser progressivement. Sur le site de Civipol, la société de services et de conseil du ministère français de l'Intérieur, un nouveau projet intitulé "Appui aux opérations de recherche et de sauvetage en mer en Tunisie" est mentionné dans une [offre d'emploi](#). Il y est indiqué que ce projet, financé par l'Union européenne, mis en œuvre avec la GIZ et débutant en septembre 2023, vise à "soutenir les autorités tunisiennes dans le renforcement de leurs capacités opérationnelles (flotte et autres)" et à "fournir un appui aux autorités tunisiennes dans le renforcement de la Marine nationale et du MRCC via des équipements fonctionnels et la formation du personnel".

En octobre 2023, l'agence de développement allemande GIZ a également publié une offre d'emploi pour un chef de projet en Tunisie, afin de mettre en

œuvre le projet financé par l'UE "Appui à l'institution de gestion des frontières (MRCC)" en Tunisie (l'offre d'emploi a été supprimée du site web entre-temps, mais des captures d'écran peuvent être partagées sur demande). L'objectif du projet est décrit comme suit : "l'amélioration de la capacité de recherche et de sauvetage (SAR) de la Tunisie par le renforcement des institutions de gestion des frontières pour mener des opérations SAR en mer et la lutte contre le trafic de migrants et la traite des êtres humains en soutenant une collaboration accrue entre les acteurs tunisiens par le biais d'un Centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC)".

Selon Mathias Monroy, d'autres [mesures](#) ont été prises dans ce sens : " [le MRCC tunisien] a déjà reçu un système de suivi des navires financé par l'UE et doit être connecté au réseau "Seahorse Mediterranea". Grâce à ce réseau, les États membres de l'UE échangent des informations sur les incidents survenus au large de leurs côtes. Cette année, la Tunisie a également envoyé des membres de ses garde-côtes en Italie en tant qu'officiers de liaison, ce qui constitue apparemment un premier pas vers l'objectif de l'UE de "relier" les MRCC de Libye et de Tunisie à leurs "homologues" d'Italie et de Malte".

La mise en place d'un MRCC fonctionnel représente une priorité pour l'Union européenne, dans le but de permettre à la Tunisie de s'engager activement dans la coordination des interceptions. La déclaration d'une région de recherche et de sauvetage (SRR) constitue une autre étape dans la reconnaissance de la partie tunisienne en tant qu'acteur SAR valable par l'OMI.

LE STATUT INCERTAIN DE L'ACTUELLE ZONE DE RESPONSABILITE TUNISIENNE

Adoptée en 1979 à Hambourg, la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR - Search & Rescue Convention) vise à établir un plan international de recherche et de sauvetage pour encourager la coopération et la coordination entre États voisins afin d'assurer une meilleure assistance aux personnes en détresse en mer. L'idée principale de la convention est de diviser les mers et les océans en zones de recherche et de sauvetage dans lesquelles les États sont responsables de la fourniture de services de recherche et de sauvetage adéquats, en établissant des centres de coordination de sauvetage et en définissant des procédures opérationnelles à suivre en cas d'opérations de recherche et de sauvetage.

Si la Tunisie a adhéré au traité en 1998, cela n'a pas été suivi par la délimitation de la zone tunisienne de responsabilité SAR ni par des accords régionaux avec les Etats voisins. Ce n'est qu'en 2013 que la Tunisie a

déclaré les limites de sa région SAR (SRR), à la suite de l'approbation de la Convention Maghrébine dans le domaine de la recherche et du sauvetage en 2013 et en vertu du décret n° 2009-3333 du 2 novembre 2009, fixant les plans et moyens d'intervention pour assister les aéronefs en détresse. En application de cette norme, les autorités tunisiennes sont tenues d'intervenir immédiatement, dès le premier signal de secours ou d'urgence, dans les limites des frontières souveraines de la Tunisie (12 milles nautiques). Cela signifie qu'en vertu de la législation nationale, les autorités tunisiennes ne sont tenues d'intervenir que dans les eaux territoriales. En dehors de ce domaine, les limites des interventions SAR ne sont pas clairement définies.

Il convient de souligner que les eaux territoriales tunisiennes chevauchent les eaux territoriales maltaises. La zone économique exclusive tunisienne - qui n'implique aucune obligation spécifique liée à la recherche et au sauvetage - chevauche également la région SRR maltaise, ce qui a conduit par le passé les autorités maltaises à tenter d'abandonner leurs responsabilités en matière de recherche et de sauvetage au motif que les cas de détresse se produisaient dans cette vaste zone. Un autre sujet complexe concerne la présence, dans les eaux internationales qui font partie de la SRR maltaise, de plates-formes pétrolières tunisiennes. Dans ces cas également, la

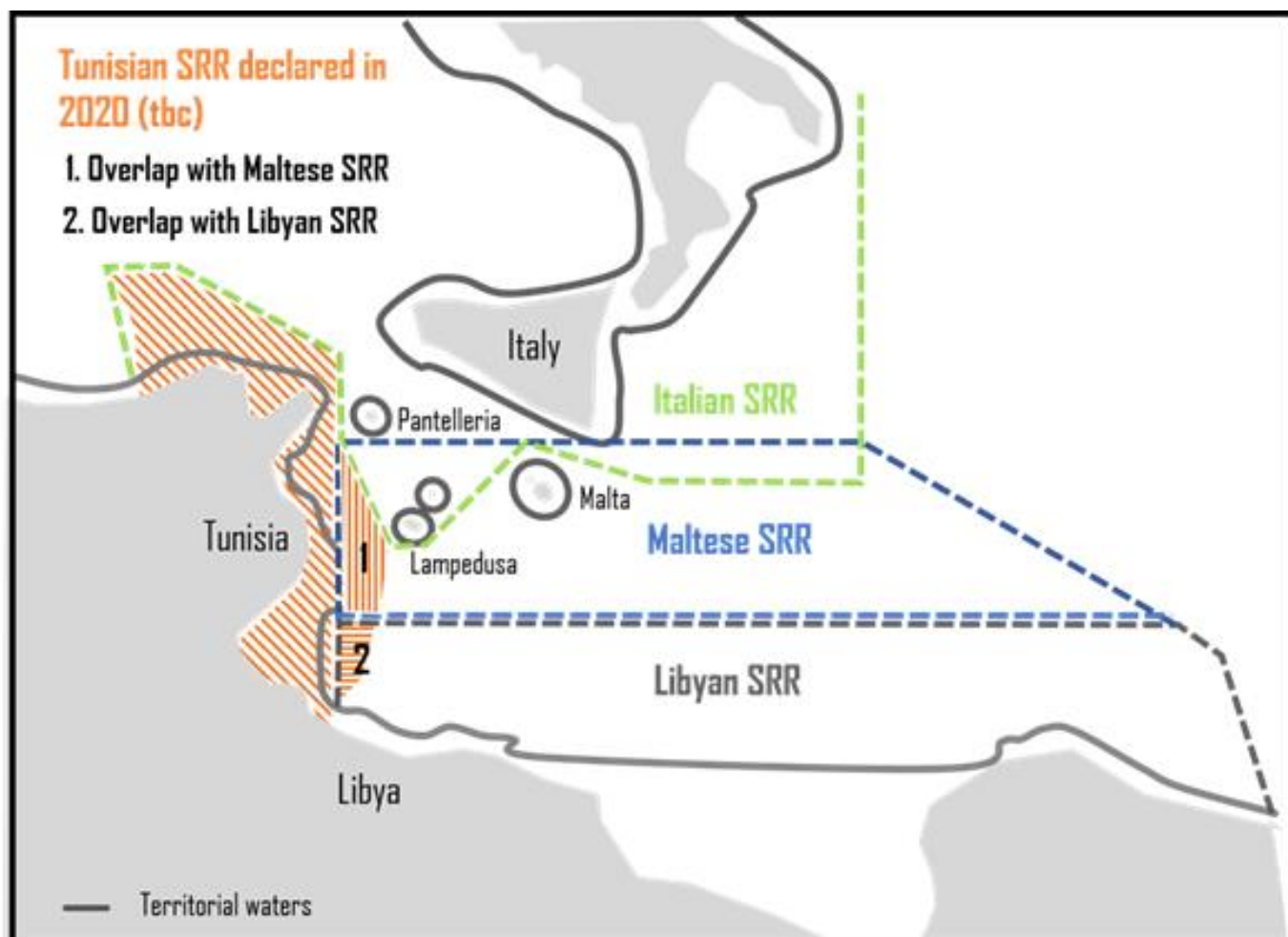
coordination des opérations SAR a été contestée et a souvent fait l'objet d'un "ping-pong" de responsabilités de la part des autorités de l'État concerné.

VERS LA DECLARATION D'UNE GRANDE REGION SAR SOUS RESPONSABILITE TUNISIENNE ?

Dans un [document](#) de recherche publié par l'Institut de l'OMI (Organisation maritime internationale), Akram Boubakri (« Commandant lieutenant, Chef des affaires maritimes, Garde côte de la Tunisie ») écrit qu'au début de l'année 2020, la Tunisie aurait officiellement soumis les coordonnées de la SRR tunisienne à l'OMI. Selon ce document, ces nouvelles coordonnées, toujours en attente de la notification de prise en compte par l'OMI, couvriraient une large zone, créant deux chevauchements avec des zones SAR voisines - la première avec la Libye, la seconde avec Malte* (cf. carte ci-dessous).

**Cette délimitation doit être confirmée (tbc). Rien ne prouve que les coordonnées mentionnées dans l'article aient été effectivement soumises à l'OMI.*

Comme l'ont rapporté plusieurs [médias](#), la déclaration d'une SRR tunisienne est un projet soutenu par l'Union européenne, qui a notamment été remis sur la table à l'occasion de la signature du protocole d'accord signé en juillet 2023 entre l'UE et la Tunisie.



Au cours de l'été 2023, l'équipe juridique du Civil MRCC a initié une demande d'accès à l'information auprès des autorités tunisiennes pour clarifier le statut actuel de la SRR tunisienne. Le ministère tunisien des Transports et l'Office de la marine marchande et des ports ont répondu qu'"*aucun texte juridique n'[avait] encore été publié pour définir les limites maritimes géographiques de la zone de recherche et de sauvetage stipulée dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage [...] [mais que] le Comité national du droit de la mer, présidé par le ministère de la Défense nationale, [avait] présenté un projet à ce sujet, qui a été envoyé en 2019 à l'Organisation maritime internationale par l'intermédiaire du ministère des Transports*". Un recours auprès du ministère des Affaires étrangères et de l'Intérieur a été envoyé mais aucune réponse n'a été reçue à ce jour.

Répondant en décembre 2023 à une demande d'accès à l'information également initiée par le Civil MRCC, l'OMI a déclaré que "*la Tunisie n'[avait] pas communiqué sa région de recherche et de sauvetage au Secrétariat de l'OMI*". Pourtant, le 3 novembre 2023, le conseil ministériel tunisien a adopté un "projet de loi relatif à la réglementation de la recherche et du sauvetage en mer dans la zone de responsabilité de la Tunisie". Un texte qui, selon le FTDES, prévoit la création d'une zone SAR tunisienne, bien qu'il n'ait pas encore été publié. Si le texte doit encore être ratifié par le Parlement, il est clair que les autorités tunisiennes prennent actuellement des mesures pour s'aligner sur les normes de l'OMI et, ce faisant, sur l'agenda de l'Union européenne.

CONCLUSION : UNE STRATEGIE DE L'UE POUR ECHAPPER A SES RESPONSABILITES EN MATIERE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Les politiques d'externalisation des frontières maritimes de l'UE en Tunisie reposent donc sur quatre éléments complémentaires : le renforcement des capacités des garde-côtes tunisiens (équipement et

formation), la mise en place d'un système de surveillance côtière, la création d'un MRCC fonctionnel et la déclaration d'une SRR tunisienne.

L'objectif de ces différents éléments est d'instaurer un régime de "refoulement par procuration" sur la route tunisienne, à l'instar de ce qui a été mis en place en Libye ces dernières années. Utilisées comme un moyen par les Etats européens de se soustraire à leurs obligations en matière de recherche et de sauvetage, et d'éviter à tout prix les arrivées sur leurs côtes, ces politiques ne font qu'empirer la situation déjà précaire des personnes qui tentent de fuir la Tunisie. Alors que l'Union européenne présente ces mesures comme un moyen de "sauver des vies en mer", il est en réalité clair que cette rhétorique humanitaire ne fait que dissimuler maladroitement des ambitions sécuritaires, visant à restreindre davantage la liberté de circulation en Méditerranée centrale.

Si certains analystes ont vu dans la baisse des arrivées en Italie en provenance de Tunisie ces derniers mois un signe du "succès" de la stratégie de fermeture des frontières de l'Union européenne (en novembre, une [baisse](#) de plus de 80% par rapport aux mois d'été), en réalité, l'évolution de ces politiques prouve que le renforcement d'une frontière ne fait que déplacer les itinéraires migratoires. Dès l'automne, la route libyenne a en effet connu une augmentation de sa fréquentation, avec de nombreux départs depuis l'est du pays. Ces analyses ne tiennent pas compte de l'agentivité des personnes en mouvement et de leur réinvention constante des stratégies de transgression des frontières.

De la Libye à la Tunisie, le Civil MRCC condamne la généralisation d'un régime de refoulement par procuration en Méditerranée centrale et la brutalisation des politiques de contrôles aux frontières maritimes, et réexprime sa solidarité avec les personnes en mouvement dans leur lutte courageuse et sans relâche pour la liberté de circulation !



Sources : cf. version électronique

Photo : Cimetière de bateaux à Sfax.

Credit: Kevin.McElvaney, Sea-Watch

FORCE.E.S DE DISPARAITRE

COMMÉMORATIONS

Par des activistes du collectif « CommémorAction »

Le 6 février 2024, en mémoire du dixième anniversaire du massacre du Tarajal, se prépare une mobilisation internationale contre les politiques meurtrières de gestion des frontières et de contrôle de la migration.

En nous associant à cette mobilisation et en participant activement aux activités de(s) CommémorActions, nous voulons amplifier et rendre visibles les demandes de vérité et de justice portées par les familles des personnes disparues et décédées en migration, adressées aux autorités nationales et internationales.

De la même manière, nous sommes aux côtés des familles dans les démarches pratiques de recherche des proches disparu.e.s, et des douloureux mais nécessaires processus d'identification des corps. Nous participons directement ou indirectement à ces démarches, à la hauteur de nos capacités et moyens.

Le « nous » auquel on se réfère ici est un ensemble non homogène, à géométrie et aux identités variables, de sujets individuels ou collectifs qui dans le temps ont décidé de s'activer pour défendre et revendiquer les droits et la dignité des personnes disparues ou mortes sur leurs trajectoire de migration, de leurs familles et de leurs proches ; il s'agit d'un « nous » transnational, ouvert, fait d'activistes, de chercheurs, d'associations et d'acteurs de la société civile, de femmes et hommes, de parents et d'enfants, de personnes qui refusent d'accepter le fonctionnement d'un régime frontalier mortifère et ses conséquences indirectes ou directes sur la vie de milliers de personnes ; il s'agit d'un « nous » au centre duquel se trouvent les familles et les communautés qui ont subi la perte ou la mort d'un proche.

Certain.e.s d'entre nous s'activent publiquement lors des actions et des CommémorActions qui ont lieu dans le monde, d'autres travaillent au quotidien aux côtés des familles pour les soutenir dans leurs recherches ; des familles choisissent de partager leur souffrance et leurs espoirs dans l'espace public à l'occasion de rassemblements publics, d'autres s'engagent directement pour soutenir d'autres familles dans le temps.

Dans ces dernières années la constellation de CommémorActions s'est élargie, les connexions entre les

différentes réalités se sont renforcées, un langage commun de revendication et de présence dans l'espace public s'est construit et est en train de se construire collectivement. Mais ce parcours partagé n'a pas seulement renforcé la solidarité et le soutien mutuel : cette expérience commune a aussi permis une rencontre directe et un échange entre les familles, qui ont trouvé des interlocuteurs avec qui partager leurs besoins et leurs demandes, et les acteurs de la société civile qui dans le temps se sont organisés et formés pour les accompagner.

Cette convergence, qui est un processus en devenir, a facilité les échanges de pratiques et d'expériences entre acteurs de différents pays, ainsi que la possibilité de partager des informations concernant des cas concrets et soutenir directement les recherches des familles. De même, les acteurs qui interviennent en mer pour limiter au maximum les risques de naufrage ont commencé à mettre en place des pratiques à la fois pour récupérer les corps des victimes de manière digne, et pour collecter auprès des témoins/survivants les informations aidant à identifier les victimes et à nommer les personnes disparues.

Dans les 10 dernières années, les capacités techniques et les connaissances spécifiques des acteurs qui étaient déjà présents sur le terrain se sont renforcées, et des nombreux autres acteurs sont intervenus dans l'espace public et dans les régions plus touchées par des cas de disparition ou de décès. Chacun a essayé d'adapter son activité au contexte spécifique, de définir ses marges d'action et d'interaction avec les autorités (notamment pour ce qui est des processus d'identification) et en même temps de tisser des liens avec des acteurs dans d'autres pays ou régions, en essayant de relier les trajectoires entre pays de départ, pays de transit et d'arrivée, en s'appuyant aussi, là où cela était possible, sur le travail d'organisations humanitaires internationales. En même temps, on a essayé de connaître de mieux en mieux le fonctionnement du dispositif frontalier et le cadre légal et administratif des différents pays pour pouvoir soutenir les familles dans les démarches nécessaires. En parallèle, des chercheurs et des experts ont commencé à mettre au point des outils et des instruments pour éclaircir le sort des personnes disparues, et pour faciliter les identifications.

Tout cela est en train de composer, progressivement et à niveau transnational, une constellation d'acteurs différents qui converge dans la volonté commune de soutenir les familles dans leurs requêtes de vérité et justice : une cartographie (qui sera publiée en occasion de la CommemoraAction le 6 février) des acteurs qui opèrent principalement en Afrique du Nord et dans la région méditerranéenne est en train de se dessiner à travers la coordination du réseau EuromedRights ; d'autres projets sont en train de se développer ailleurs, aux frontières internes de l'UE, sur la Route des Balkans ou encore au Liban ou dans le Sahel, et partout où les personnes en mouvement sont menacées de mort ou de disparition. Cette coopération et cette interconnexion, qui peut permettre aussi partiellement de fournir des réponses « a posteriori » à des familles engagées dans des recherches sur des longues périodes, va permettre surtout de renforcer la capacité d'action et d'intervention directe et en temps réel de la société civile, et d'accompagner de manière plus efficace et rapide les familles dans leurs recherches, face à une démission progressive des autorités nationales. De plus, cette convergence technique et pratique permettra de renforcer davantage le processus de CommemoraAction, en associant aux demandes légitimes de vérité et justice adressées aux autorités aussi une plus importante capacité de recherche et d'intervention de la part des familles concernées.

"Avec le terme "CommemoraAction", nous faisons une promesse : nous n'oublierons pas ceux qui ont perdu la vie ou qui sont portés disparus et nous lutterons contre les régimes frontaliers meurtriers. Nous offrirons un espace de commémoration et nous construirons collectivement quelque chose à partir de notre chagrin. Nous ne serons pas seuls et nous n'abandonnerons pas. Nous continuerons à nous battre pour la liberté de circulation et la dignité humaine pour tous dans notre vie quotidienne".

Appel à une CommemoraAction transnationale (2020)

<https://missingattheborders.org>

Photo : CommemoraAction à Zarzis, Septembre 2022



INTERVIEW

AU-DELA DES FRONTIERES : SEA WATCH AIRBORNE

1) Que fait Sea-Watch Airborne ? Quel est l'historique de la création d'un département de reconnaissance aérienne au sein de Sea-Watch ?

La création d'Airborne a été motivée par la nécessité de documenter les violations des droits humains aux frontières de l'Europe en Méditerranée centrale et de les porter à l'attention d'un public plus large. Un groupe de personnes s'est donc constitué en 2016 et, par chance, nous avons rapidement trouvé notre partenaire de coopération, HPI (Humanitarian Pilot Initiative), avec lequel nous coopérons depuis lors dans le cadre de cette opération. En plus d'être beaucoup plus rapide que les navires de sauvetage civils, notre position surélevée à environ 1 500 pieds nous donne une bien meilleure chance de repérer un bateau en détresse qu'à partir de la surface. Depuis 2016, nous pouvons observer comment les circonstances en Méditerranée centrale deviennent de plus en plus violentes. Depuis 2018, la région libyenne de recherche et de sauvetage sert de construction aux acteurs européens pour échapper à leur devoir de sauvetage - selon le droit international, un sauvetage se termine par le débarquement des personnes dans un lieu sûr, c'est-à-dire Malte ou l'Italie dans le cas présent. Depuis lors, les acteurs étatiques européens, en particulier Frontex, ont formé les soi-disant garde-côtes libyens, retiré leurs moyens de surface de la zone et soutenu les navires des garde-côtes libyens depuis les airs pour atteindre leur objectif ultime : empêcher les personnes en quête de sécurité d'atteindre le sol européen. Nos petits avions, Seabird 1 et Seabird 2, décollent de l'aéroport de Lampedusa et effectuent des circuits devant les côtes libyennes. Nous volons pendant la majeure partie de l'année, avec ou sans navires d'ONG dans la zone, pour essayer de documenter et de surveiller avec l'objectif ultime de lutter contre la forteresse Europe.

2) Comment Sea-Watch Airborne envisage-t-elle ses opérations d'un point de vue stratégique à une époque où le sauvetage des civils en Méditerranée est fortement criminalisé ?

Comme nous faisons partie de la vague de criminalisation depuis des années, nous n'avons pas l'impression d'être dans une situation différente des années précédentes. La marge de manœuvre des personnes en mouvement et de celles qui veulent lutter contre leur violation de droits se réduit. L'ensemble de la flotte civile est criminalisé pour des raisons politiques

et nous avons l'impression que nos activités sont de plus en plus sous le feu des projecteurs des autorités. Cependant, les chiffres de 2023 montrent que nous parvenons à réagir plus fermement à chaque tentative de criminalisation avec plus de 160 vols opérationnels et qu'ils ne parviendront pas, espérons-le, à intimider les acteurs de la solidarité ou même à se débarrasser de nous.

3) Quel type d'information Sea-Watch Airborne est-il en mesure de fournir sur ce qui se passe en Méditerranée centrale ?

L'exploitation de deux avions nous donne une possibilité beaucoup plus large de documenter les violations des droits humains aux frontières de l'Europe. Non seulement nous recueillons des preuves par le biais de photos et de films depuis les airs, mais notre équipe au sol recueille également des informations sur le comportement illégal des autorités nationales tout au long de l'année. Après de nombreuses années passées à observer la rétention systématique d'informations par Frontex en mer, le retard pris par le centre de coordination des secours de Malte dans les opérations de sauvetage et la coordination active des refoulements par les soi-disant garde-côtes libyens, nous avons finalement pu, avec d'autres acteurs, déposer une plainte contre Frontex devant le Tribunal de l'Union européenne à Luxembourg et faire la lumière sur les autorités qui se soustraient à leur devoir de secourir les personnes en détresse en mer.

L'affaire fait spécifiquement référence à un cas de refoulement du 30 juillet 2021, en violation du droit international, dont Airborne et le navire de l'ONG, le Sea-Watch 3, ont été les témoins. Dans la zone de recherche et de sauvetage maltaise, un bateau en détresse en mer avec une vingtaine de personnes à bord a été intercepté par les soi-disant garde-côtes libyens et remorqué vers la Libye. Comme l'ont souligné les organisations Human Rights Watch et Border Forensics, il faut supposer que Frontex a facilité cette interception illégale, en étant le premier aéronef sur les lieux de l'embarcation en détresse, grâce à son drone. Les mouvements quotidiens de Frontex révèlent un modèle de patrouille aérienne et de refoulement qui sont coordonnés par la législation européenne - tout comme ce jour-là.

Ce n'est qu'un cas parmi des centaines d'autres où les autorités maltaises dissimulent sciemment des informations. Notre équipe au sol transmet des informations en cas de détresse par téléphone et par courrier électronique, en plus de la radio. En outre, nous avons observé à plusieurs reprises, par l'intermédiaire de plateformes de suivi à source ouverte, telles

que ADSB, que les avions des forces armées maltaises ou de Frontex détectent les urgences maritimes plusieurs heures à l'avance, avant que l'un des bateaux des soi-disant garde-côtes libyens n'apparaisse à l'horizon. En refusant de communiquer à la flotte civile des informations sur les bateaux en détresse - alors que ce sont les seuls navires correctement équipés pour effectuer des sauvetages dans cette zone - les personnes risquent la détention, la torture, le viol et la mort, après avoir été interceptées de force et refoulées vers la Libye.

4) Y a-t-il un changement de comportement de la part des MRCC ou de Frontex en raison de la présence de Sea-Watch Airborne et de la documentation des refoulements et des cas de non-assistance ?

Malheureusement, nous observons que les centres de coordination des secours (Malte et Italie) sont devenus moins coopératifs et même plus hostiles. Nos opérations semblent les agacer de plus en plus - pour la raison évidente que nous documentons leur manque de réactivité. Ils partagent rarement des informations pertinentes et nous disent généralement qu'ils ne travaillent pas avec les ONG, même dans des situations très critiques. L'Italie reste plutôt professionnelle et distante. Malte reste un désastre total. Ils nous raccrochent au nez au téléphone, disent aux navires marchands de ne pas s'engager dans un sauvetage et se contentent de fournir du carburant aux personnes en détresse, les encourageant à poursuivre leur voyage. Nous ne voyons pratiquement plus les navires des forces armées maltaises dans leur zone SAR (recherche et sauvetage). Frontex gère les choses un peu différemment aujourd'hui. Notre pression a augmenté et ils savent que nous les surveillons constamment et que nous avons déjà recueilli beaucoup d'informations opérationnelles sur eux. Ils ont adapté leurs opérations en envoyant davantage de MAYDAY Relay pour les cas de détresse, mais plutôt dans des zones où il n'y a pas de garde-côtes libyens.

5) Pouvez-vous nous parler du rôle spécifique de Sea-Watch Airborne dans la flotte civile ? Comment collaborez-vous avec d'autres acteurs civils ?

Les opérations de Sea-Watch Airborne ne sont qu'une pièce du puzzle dans cet environnement très complexe. Au sein de la flotte civile, nous pouvons apporter une perspective différente. Depuis le ciel, avec nos avions, nous pouvons couvrir des zones plus étendues et documenter ce qui se passe en mer. Cela signifie que nous pouvons soutenir d'autres ressources en mer, y compris les ONG. En outre, grâce à notre perspective et à notre travail quotidien, nous pouvons suivre l'évolution des tendances. Pour ce faire, nous avons mis en place une équipe de documentation très solide au sein de notre département, qui est

désormais en mesure de fournir de bonnes informations sur les tendances et les développements passés en Méditerranée centrale, non seulement à des fins opérationnelles, mais aussi pour les médias et les activités de plaidoyer. Les collaborations avec divers acteurs tels que "Frag den Staat", des journalistes d'investigation ou des chercheurs se sont multipliées au cours des dernières années et nous avons pu leur fournir avec plaisir un grand nombre de données recueillies lors de nos vols quotidiens. Nos données ont aussi été utiles dans la reconstitution de cas dans les travaux des médias et même pour des procès - comme récemment contre Frontex.

6) Quels sont les développements politiques dans l'UE qui ont eu le plus d'impact sur les opérations aériennes de Sea-Watch au cours des derniers mois ?

Principalement la même chose que pour tous les autres acteurs de la Méditerranée centrale. Le gouvernement fasciste italien et l'UE, avec leurs tentatives de conclure des accords avec des pays comme la Tunisie et la Libye. Dans ce domaine, le décret italien sur les ONG a un impact important. Non seulement sur les navires, mais aussi sur nos opérations. De même, l'accord conclu entre l'Italie et l'UE avec la Tunisie a un impact sur nos opérations, maintenant que ses effets mortels sont visibles. Nous sommes également très inquiets de la réforme du régime d'asile européen et des nouveaux accords avec Haftar. Si les mesures prises pour confirmer le régime frontalier raciste de l'Europe sont extrêmement effrayantes, il est tout aussi rassurant de voir la résistance qui s'y oppose.

7) Quels sont les plus grands défis auxquels Sea-Watch Airborne doit faire face ?

L'un des plus grands défis récents est qu'il est devenu clair que le gouvernement italien cherche vraiment à mettre fin à nos opérations, encore et encore. Nous sommes confronté.e.s à des tentatives de criminalisation de la part de l'autorité de l'aviation civile (ENAC), qui est sous le contrôle du ministère des Transports, donc de Salvini. Mais aussi l'année dernière, lorsque nous avons dû nous battre pour revenir dans la région aérienne libyenne (qui est presque similaire à la zone libyenne de recherche et de sauvetage), d'un point de vue opérationnel, cela reste une situation d'impasse où lorsqu'on repère quelque chose, on ne peut pas intervenir. Comme nous n'avons pas de navire, mais que nous volons à 120 nœuds au-dessus de la mer, il est parfois un peu épuisant de documenter les comportements cruels et violents. D'une manière générale, nous sommes très tristes et en colère face à toute évolution visant les personnes en déplacement et celles qui sont solidaires avec elles.

AMPLIFIER LES VOIX

INTERVIEW AVEC M., MEDIATEUR CULTUREL A BORD D'UNE ONG DE SAUVETAGE EN MER

1. Quelles sont les motivations qui t'ont poussé à rejoindre une ONG de sauvetage en mer ?

Moi-même j'ai été sur la route en tant que migrant. Je suis arrivé ici, en Italie, en 2011 après un long voyage depuis mon pays. J'ai fait l'expérience d'arriver dans ce pays en tant que personne étrangère, et à l'époque j'ai eu la chance d'être bien accueilli. Une fois que j'ai pu m'intégrer dans la société italienne, j'ai senti que j'avais la responsabilité de témoigner : de raconter pourquoi j'avais dû partir de chez moi, comment s'était passé le voyage, qu'est-ce que ça fait de se retrouver dans un pays qui n'est pas le sien... C'est aujourd'hui mon travail en Italie : je vais dans des écoles pour raconter mon parcours, discuter avec les plus jeunes et essayer de déconstruire les préjugés. En Italie, beaucoup de personnes ne comprennent rien à la migration, à ce qui pousse les personnes à quitter leur pays, à ce que ces personnes traversent. En arrivant ici, j'ai senti que j'avais le devoir d'informer et de témoigner, de ce que j'ai vu, de ce que j'ai vécu.

Donc bien avant d'embarquer sur un bateau de sauvetage, j'étais déjà dans ce rôle d'activiste, cherchant à changer le regard des gens sur la migration. L'été 2023, j'ai eu l'opportunité d'embarquer avec une ONG de sauvetage en mer en tant que médiateur culturel. J'ai immédiatement accepté, car je sentais que j'avais une dette vis-à-vis des personnes solidaires : vis-à-vis de celles qui m'ont secouru en 2011 lorsque j'étais dans mon embarcation en détresse [avant l'arrivée des bateaux d'ONG en 2014] et vis-à-vis de celles qui ont facilité mon intégration quand je suis arrivé en Italie. Je me souviens quand nous avons débarqué à Lampedusa, il y avait plein de personnes et d'organisations qui étaient là pour nous accueillir. Jamais je n'oublierais ce moment. Et je me suis dit l'été dernier que je voulais rendre la pareille. Être à mon tour solidaire avec mes frères et mes sœurs qui souffrent en Méditerranée.

Et puis, en tant que personne qui a vécu le même parcours qu'elles et eux, je me suis dit que je serai le mieux placé pour répondre à leurs questions et leur donner des informations utiles sur ce qui les attend en Italie. C'est comme ça que je me suis retrouvé sur un bateau d'ONG.

2. Quel était exactement ton rôle sur le bateau ?

En tant que médiateur culturel, j'étais chargé de la communication avec les personnes migrantes. Pendant le secours, c'est moi qui parlais aux gens au moment de la première approche, pour que tout le monde comprenne ce qui allait se passer, rassurer les personnes pour que l'opération se passe dans le calme. On constate que dans de nombreuses situations, ce qui fait qu'un sauvetage se passe de manière chaotique, c'est une mauvaise communication avec les personnes en détresse. Je parlais beaucoup de langues et de dialectes différents, alors c'était très important que ça soit moi qui fasse cette communication.

Une fois le secours terminé, c'était moi qui faisais la médiation entre les personnes secourues et l'équipage, qui transmettais les informations et faisais remonter les besoins. Mais avec l'équipage, c'était assez difficile de communiquer en réalité, à cause de l'anglais comme langue unique...

3. En quoi la langue parlée à bord a été source de difficultés ?

Je parle beaucoup de langues, mais je ne parle pas anglais très couramment. Souvent je ne comprenais pas tout ce qui se disait. Il y avait beaucoup de gens de l'équipage qui parlaient des langues que je connaissais bien, comme l'Italien, mais personne n'a fait l'effort de traduire les choses que je ne parvenais pas à comprendre. Pourquoi ? Parce qu'il y avait cette règle que l'anglais devait être la langue de travail. Moi, j'ai vraiment subi ça comme une discrimination car de fait, parler une langue unique ça exclut des gens ! Ça exclut des gens comme moi qui parlent plein de langues mais pas celles qu'il faudrait.

Quand les organisations de sauvetage disent qu'elles sont inclusives et qu'elles respectent les différences, je trouve qu'elles ne sont pas cohérentes. Pourquoi imposer une langue unique qui est de fait excluante ? Pour mon intégration j'ai déjà fait l'effort d'apprendre l'italien en plus de toutes les langues que je parle et on me demande d'en apprendre encore une ? C'est toujours aux mêmes personnes de devoir s'adapter. J'ai l'impression que les occidentaux, de leur côté, ne font que très peu d'efforts pour apprendre d'autres langues. Cette injonction à toujours s'intégrer, s'adapter... le résultat au sein de l'équipage, c'est que je n'ai jamais pu vraiment exprimer mon avis ni être véritablement écouté.

D'ailleurs, je trouve que l'anglais comme langue de travail en Méditerranée, ça ne fait pas vraiment sens. Il y a beaucoup de pays africains où les gens parlent français. Et autour de la Méditerranée, il n'y a finalement pas grand monde qui parle anglais. Je ne dis pas qu'il faut à tout prix choisir une autre langue, mais au moins être plus ouverts et être conscients des discriminations que le choix de l'anglais peut produire. Aussi, je me suis aussi posé la question : pourquoi le capitaine ne communiquait pas avec les autorités italiennes en Italien alors qu'il parlait italien ? Je pense que les relations et la compréhension seraient plus simples avec les autorités italiennes...

4. Quelle a été ton expérience à bord en tant que personne racisée dans un équipage Blanc ?

C'était déjà très difficile à cause de l'anglais d'être à bord en tant que médiateur, de ne pas vraiment pouvoir communiquer avec l'équipage. Mais en même temps, j'avais un rôle de figuration très important à jouer à bord, en tant que personne Noire. J'ai remarqué qu'on me prenait systématiquement en photo, quoi que je fasse, comme si j'étais simplement là comme un panneau publicitaire, pour montrer que si, des Noirs pouvaient bel et bien participer à ce travail de sauvetage. En vrai, ça me fait plaisir d'être pris en photo, mais j'aurais aimé pouvoir partager mon avis et que ma voix soit écoutée. Sans ça, je ne suis plus qu'une image, qu'on utilise pour faire de la publicité.

Il s'est aussi passé quelque chose au moment du débarquement qui m'a choqué. Après les secours, lorsque nous sommes arrivés à quai, il y avait les autorités médicales qui attendaient pour vérifier l'état de santé des survivant.e.s que nous avions à bord. Le médecin est venu me contrôler moi, en disant qu'il devait voir si j'avais la gale. Il m'a contrôlé parce que j'étais Noir comme les autres, alors que j'avais ma radio, mon T-shirt de l'organisation et que c'était vraiment clair que je faisais partie de l'équipage ! Les autres membres de l'équipage n'ont rien dit. Eux, en tant que Blancs, évidemment, ils n'ont pas été contrôlés...

5. En plus des survivant.e.s que vous avez pu embarquer suite aux deux opérations de sauvetage, malheureusement, vous avez également retrouvé le corps d'une femme sans vie. Comment avez-vous géré la situation ?

Pendant notre semaine d'entraînement avant le départ, nous avons longuement discuté de ce que nous ferions si nous trouvions un corps en mer. Moi je disais que c'était important de prendre le corps, pour que la personne puisse reposer en paix et que la famille puisse récupérer le corps afin de faire son deuil. Mais tout le monde n'était pas d'accord et beaucoup d'arguments allaient dans le sens inverse. Tout d'abord, comme nous n'avions pas de frigo à bord,

c'était difficile d'envisager de prendre un corps, ensuite cela nous obligerait à immédiatement demander un port de débarquement et enfin, cette situation pouvait être traumatisante pour les personnes à bord, devant faire le voyage jusqu'au débarquement avec un corps en décomposition.

Pendant cette discussion, quelqu'un de l'équipage a alors posé la question : mais si c'est l'un de nous qui meurt pendant la rotation, pour une raison ou pour une autre, qu'est-ce qu'on va faire du corps ? Le jeter à la mer ? De penser à cette situation, ça nous a fait beaucoup réfléchir... On ne voyait plus les choses de la même manière. Je me demande s'il n'y a pas parfois aussi quelque chose de discriminant dans la manière qu'on a de considérer les corps... Je comprends toutes les raisons qui font que les ONG sont réticentes à embarquer des corps, mais je trouve que c'est vraiment important de prendre la mesure des choses...

Malheureusement, nous avons vécu cette situation de retrouver, après un sauvetage, le corps d'une femme sans vie. Comme nous avions des survivant.e.s à bord, nous devions dans tous les cas demander un port sûr de débarquement aux autorités et l'équipage a accepté de prendre le corps à bord. En parlant avec des survivant.e.s, j'ai compris que cette femme était une héroïne : que toute la nuit elle avait écopé l'eau qui entrainait dans le bateau avant que nous arrivions sur les lieux pour secourir les personnes encore en vie. Nous avons alors décidé de la remercier et d'honorer sa mémoire. J'ai contacté un ancien collègue de la Croix rouge pour qu'il ramène des fleurs au moment du débarquement. Ça n'a pas trop plu aux autorités qui nous ont demandé de faire vite, mais c'était pour moi et les autres personnes à bord, très important de lui rendre hommage avec une courte cérémonie et un moment de silence.

6. Pourquoi selon toi est-il important d'avoir au sein de l'équipage des personnes qui ont elles-mêmes une expérience de migration ?

Je pense que c'est très important et que ça fait toute la différence. Quand j'assure la communication pendant le sauvetage, je sais ce que les personnes ressentent parce que je l'ai moi-même vécu. Aussi, quand mes frères et mes sœurs me voient depuis leur bateau, ils peuvent être sûrs qu'on n'est pas des Libyens, même si je leur parle en arabe.

Une fois que les survivant.e.s sont à bord, le médiateur est aussi chargé de partager des informations avec les personnes concernant l'Europe, concernant leurs droits, la procédure d'asile, le système Dublin... Dans la mesure où je suis aussi passé par là, je sais comment communiquer ces informations. Mes frères et mes sœurs le savent, et ils me font confiance. Je

peux leur raconter comment, pour moi, l'apprentissage de la langue a été crucial dans mon intégration, dans ma recherche d'un emploi... c'est un partage d'expérience que seule peut faire une personne qui a elle-même vécu cette situation et qui s'est intégrée. Sinon, le médiateur culturel n'est qu'un interprète, et ça n'est pas pareil, ça n'a pas la même valeur.

Pourtant, le monde du sauvetage en mer reste un monde d'Européens Blancs. C'est à l'image de ce qui se passe dans les autres domaines. Même s'il y a plein de personnes Noires qui ont des compétences très utiles, elles sont tenues à l'écart. Souvent on ne prend pas le temps de les former. Je trouverais par exemple très important d'avoir plus de capitaines Noirs qui feraient du sauvetage en mer. Il y a encore cette image très ancrée que les Noirs ne sauraient pas nager, ou qu'ils ne seraient pas capables... ça doit changer ! J'ai envie de dire à l'ONG avec laquelle j'ai navigué : je suis Noir, je ne sais pas nager, mais ma présence sur ce bateau était fondamentale.

7. On critique de plus en plus le « white saviourisme » qui existe au sein de la bulle SAR et qui tend à perpétrer des formes déguisées de racisme et colonialisme. As-tu eu affaire à ce genre d'attitude ?

Oui, on peut appeler ça comme on veut. Participer à des opérations de sauvetage en mer, que tu sois Blanc ou Noir, ça complète ton humanité, et c'est très important de le faire. On peut être fiers de ce qu'on fait,



ce n'est pas le problème. Ce qui me paraît plus problématique, c'est quand on refuse de mettre toutes les chances de son côté pour que le sauvetage se passe bien. Et comme je l'ai dit, la présence d'un médiateur culturel expérimenté est très importante, et tant pis si ça froisse la fierté de certaines personnes Blanches. Ça concerne les ONG, mais encore plus les garde-côtes italiens, qui ont déjà provoqué des accidents à cause de l'absence d'un médiateur culturel à bord pendant le sauvetage.

Une autre chose qui m'a interpellé, c'est la manière dont sont parfois considérés les personnes survivantes par le reste de l'équipage. Juste pour donner un exemple : après le sauvetage, il y avait quelques personnes qui étaient très mouillées et avaient froid, tandis que d'autres n'avaient même plus de pantalon, laissant découvertes leurs parties intimes. J'ai demandé à une coéquipière si l'on pouvait donner des pantalons à ces quelques personnes. Je savais que nous avions un gros stock dans le bateau. Mais ma coéquipière m'a répondu que ce n'était pas possible, car si elle donnait à ces personnes, alors elle devrait donner à tout le monde, sinon les gens allaient se battre et la situation pouvait dégénérer. Pourtant les gens à bord comprenaient très bien pourquoi telles et telles personnes avaient besoin de vêtements ! A cause de cette règle, un monsieur a passé plusieurs jours à bord avec juste une serviette nouée autour de la taille masquant à peine sa nudité... Pour moi ce n'est pas humain... et c'est partir du présupposé que les Noirs vont forcément se comporter comme des animaux. En tant que médiateur, j'avais parlé avec les personnes et je savais que ça allait bien se passer... mais non, les personnes n'ont jamais pu recevoir d'habits, sous prétexte qu'ils risquaient de s'entre-tuer.

Après cette expérience avec une ONG de sauvetage, j'ai envie de faire avancer les choses, car au fond je sais qu'on a toutes et tous le même but. Nous sommes là pour que les personnes cessent de perdre la vie en mer. Moi je suis en vie, mais j'ai une dette auprès de mes frères et mes sœurs. Et mon devoir c'est de faire porter leur voix. De continuer à être la voix des sans voix.

« Je suis Noir, je ne sais pas nager, mais ma présence sur ce bateau était fondamentale »

Photo : M. in Lampedusa. Crédit : Luigi Geroldi

FRAGMENT JURIDIQUE

AFFAIRE VOS TRITON : JUSTICE CONTRE LES REFOULEMENTS PRIVATISES !

Par l'équipe juridique du Civil MRCC

Le 29 décembre 2023, un groupe d'organisations de la société civile - Associazione Studi Giuridici per l'Immigrazione (Asgi), Comitato Nuovi Desaparecidos, Open Arms, Progetto Diritti, Sea Watch, Mediterranean Saving Humans, Il Project et WatchTheMed Alarm Phone - a soumis un [rapport criminel au procureur de Rome concernant l'affaire dite "Vos Triton"](#).

L'affaire remonte à 2021, lorsque le 14 juin, un groupe d'environ 170 personnes en détresse a été secouru par le Vos Triton - un navire marchand appartenant à la compagnie maritime Vroon - puis remis aux soi-disant garde-côtes libyens et renvoyé en Libye. Ce, au mépris du droit, la Libye ne pouvant [être considérée comme un lieu sûr](#).

En effet, selon le droit maritime international, "*une opération de sauvetage est considérée comme achevée lorsque les survivants d'un naufrage sont débarqués dans un lieu sûr*" (Convention SOLAS, chapitre 5, règle 33), qui devrait être un lieu où "*la sécurité de la vie des survivants n'est plus menacée et où leurs besoins humains fondamentaux (tels que la nourriture, l'abri et les besoins médicaux) peuvent être satisfaits. (...)*" (Annexe à la convention SAR de 1979, 1.3.2.).

Au contraire, l'affaire du 14 juillet pourrait être considérée comme un refoulement par procuration, conduisant les personnes à être ramenées de force dans un lieu où elles auraient été détenues illégalement et exposées à la torture, à la violence aveugle, aux viols et à d'autres formes de traitements inhumains et dégradants. **Leur droit de quitter n'importe quel pays - y compris le leur - a été violé, de même que leur droit de demander l'asile et le principe de non-refoulement.**

Les 170 personnes interceptées par le Vos Triton fuyaient le Soudan, le Sud-Soudan, l'Érythrée, l'Éthiopie et de nombreux autres pays - où beaucoup d'entre elles ont été renvoyées de force par les autorités libyennes, victimes de déportations en chaîne - et avaient entamé leur courageux et dangereux voyage par bateau depuis Zuwara, en Libye, quelques jours avant l'événement.

Dans la nuit du 13 au 14 juillet, lorsqu'ils ont appelé Alarm Phone pour la première fois, les 170 personnes dérivait dans les eaux internationales, avec un moteur en panne. Malgré les courriels et les appels

répétés d'Alarm Phone à toutes les autorités SAR - avec le HCR en copie - dix heures après la première alerte, aucune ressource de sauvetage étatique n'était encore intervenue. Vers 12 heures, le ministère italien de la Défense a fait savoir qu'un cargo était en route pour secourir les personnes, mais malheureusement, après l'arrivée du Vos Triton sur les lieux, aucun sauvetage n'a été effectué.

L'arrivée sur les lieux du navire marchand Vos Triton - ainsi que les opérations ultérieures qui ont conduit les personnes à être repoussées vers la Libye - [ont été documentées avec précision par l'avion de reconnaissance civil Seabird de Sea-Watch](#) : 8 personnes du bateau surchargé ont sauté à l'eau pour atteindre le Vos Triton à la nage, puis les autres ont été embarquées. Le Vos Triton s'est ensuite arrêté à côté du soi-disant navire des garde-côtes libyens "Zawyah" avec l'intention de remettre les survivant.e.s du naufrage aux autorités libyennes.

Malgré plusieurs tentatives d'Alarm Phone et de Sea Watch pour joindre le Vos Triton par radio et malgré les nombreux courriels et appels téléphoniques adressés à la compagnie, le transbordement des survivant.e.s a eu lieu, comme l'ont également [confirmé et condamné l'OIM et le HCR](#).

Au cours des derniers mois, le journaliste d'investigation Matthias Monroy a démontré [l'implication des moyens aériens de l'agence Frontex dans le refoulement du Vos Triton](#). La communication Whatsapp obtenue entre l'Agence européenne Frontex et les soi-disant garde-côtes libyens montre comment le premier a alerté le second en disant "[Bonjour monsieur. Nous avons un bateau à la dérive](#)" et en partageant des images du bateau en détresse.

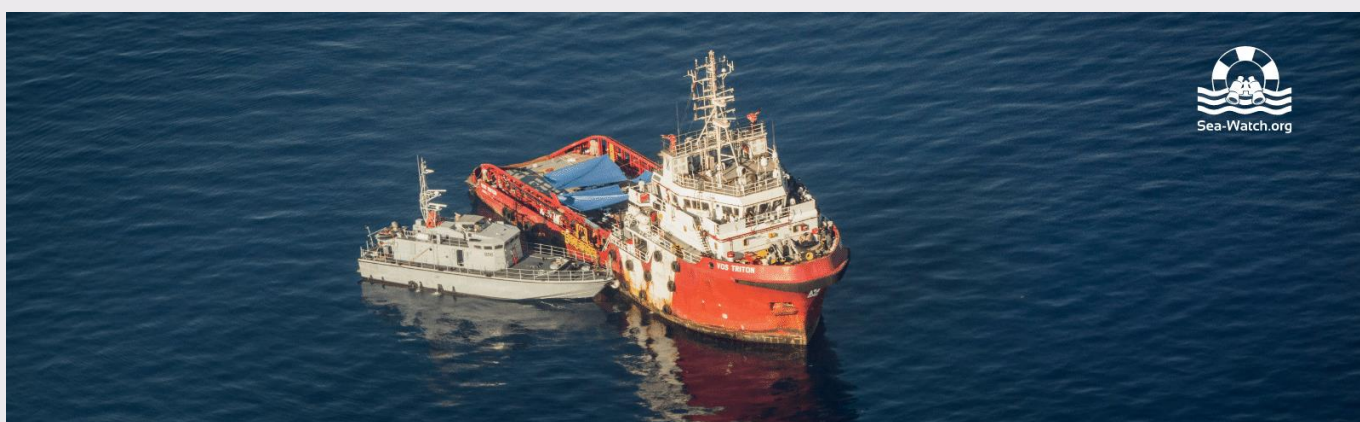
S'appuyant sur la reconstruction conjointe de l'événement par Alarm Phone, Sea Watch et Mediterranean - et à la lumière du cadre juridique applicable en matière de droit maritime international, de droits humains et d'asile - le groupe d'organisations de la société civile avait demandé au procureur de Rome d'ouvrir une enquête plus approfondie sur cet événement, afin d'évaluer les crimes éventuels et leurs auteurs.

Au cours des deux dernières années, les organisations de la société civile qui observent et interviennent de manière critique en Méditerranée centrale ont largement documenté les différentes stratégies gouvernementales visant à effectuer des interceptions en mer et des retours forcés vers la Libye et la Tunisie. Malgré la décision du tribunal de Naples dans l'affaire du navire marchand Asso 28 battant pavillon italien - [confirmée en appel](#) - accusant le capitaine du navire marchand d' « abandon arbitraire », les acteurs privés et commerciaux de la Méditerranée centrale continuent à « obéir à des ordres injustes », à refuser de mener des activités de sauvetage, à accepter de mettre en attente des bateaux en détresse sans les secourir jusqu'à ce que les soi-disant garde-côtes libyens

arrivent sur les lieux, ou à effectuer directement des refoulements par procuration.

La participation accrue d'acteurs privés pour effectuer le « sale boulot » de l'UE - comme dans les cas bien documentés de refoulement effectués par les navires Tareq Ben Zayad - a le même objectif que les politiques d'externalisation, à savoir brouiller les responsabilités des États et éviter qu'ils ne soient directement tenus pour responsables des crimes commis en mer.

Nous ne cesserons pas de documenter ces formes de violence frontalière et de demander des comptes et la justice pour ces violations !



CRIMINALISATION

UNE GRAVE INJUSTICE : LE PROCUREUR GÉNÉRAL DEPOSE UN ACTE D'ACCUSATION CONTRE LES « EL HIBLU 3 »

par la Coalition pour les El Hiblu 3

Le procureur général de Malte a émis un acte d'accusation à l'encontre d'Abdalla, Amara et Kader, également connus sous le nom d' « El Hiblu 3 ». Ils ont été accusés à tort d'une longue liste de crimes graves passibles de la prison à vie. Nous sommes choqués et en colère que le procureur général ait ignoré les témoignages entendus lors de la compilation des preuves au cours des quatre dernières années et demie, qui démontrent l'innocence indiscutable des 3 El Hiblu. Au lieu de cela, le procureur général tient les trois jeunes hommes pour responsables de la tension générale qui régnait à bord pendant et après le sauvetage par le navire El HIBLU 1. Le procureur général a retenu toutes les accusations initiales non fondées, y compris l'accusation non fondée de terrorisme.

N'oublions pas qu'Abdalla, Amara et Kader ont contribué à apaiser une situation très tendue à bord du navire. N'oublions pas que, grâce à eux, des vies ont été sauvées. Grâce à eux, des personnes n'ont pas sauté par-dessus bord. Grâce à eux, personne n'a été blessé. Grâce à eux, les malentendus avec l'équipage ont été réglés.

Nous sommes convaincu.e.s que les membres de l'El Hiblu 3 ont fait ce qu'il fallait : ils ont contribué à désamorcer une situation tendue en mer et à empêcher un refoulement illégal vers la Libye. Abdalla, Amara et Kader sont des héros, pas des criminels !

En inculquant les trois jeunes hommes, les autorités maltaises ont manqué l'occasion de réparer une grave injustice qui dure depuis près de cinq ans. Leurs actions devraient être célébrées, au lieu d'être criminalisées. Bénéficiant d'un large soutien national et international, nous resterons solidaires d'Abdalla, d'Amara et de Kader jusqu'à ce qu'ils soient acquittés. Libérez les 3 d'El Hiblu !

L'UTILISATION DE LA LOI COMME UNE ARME CONTRE LES PERSONNES VULNERABLES : LE CAS DES EL HIBLU 3

Par Daniela DeBono et Cetta Mainwaring

En mars 2019, trois adolescents ont été sauvés d'un bateau en caoutchouc en train de couler en mer Méditerranée. Amara avait 15 ans et avait déjà voyagé de la Guinée à la Libye avant de tenter la traversée vers l'Europe. Deux autres adolescents lui étaient inconnus à l'époque : Kader, 16 ans, passionné de football et originaire de Côte d'Ivoire, et Abdalla, 19 ans, également originaire de Guinée et voyageant avec sa femme, Souwa. Les trois adolescents voyageaient avec 100 autres personnes et ont été secourus par un pétrolier, le El Hiblu 1, après que leur embarcation a commencé à se dégonfler.

Cette nuit-là, l'équipage du El Hiblu 1 a tenté de renvoyer les voyageurs en Libye, bien que l'équipage leur ait assuré qu'ils les aideraient à rejoindre l'Europe. Au petit matin, des personnes ont repéré le littoral de Tripoli et ont commencé à manifester, terrifiées à l'idée de retrouver la violence qu'elles avaient connue en Libye. Le désespoir est tel que les gens sont prêts à sauter par-dessus bord. Dans cette situation tendue, le second capitaine a fait appel à Amara pour traduire, l'ayant identifié la veille comme quelqu'un parlant anglais. Finalement, l'équipage fait également appel aux jeunes Kader et Abdalla. Tous trois ont joué le rôle de médiateurs et de traducteurs entre les voyageurs et les membres de l'équipage effrayés.

Les protestations de l'ensemble du groupe ont convaincu le capitaine de changer de cap ; il a fait virer le navire vers le nord et s'est dirigé vers Malte. S'adressant aux autorités maltaises en cours de route, il affirme que son navire n'est plus sous son contrôle, bien que les témoignages recueillis par la suite jettent le doute sur cette affirmation. A leur arrivée dans le port maltais de La Valette, les trois hommes ont été arrêtés et immédiatement inculpés de neuf crimes, dont le terrorisme et la séquestration d'une personne contre son gré. Ces chefs d'accusation sont passibles de plusieurs peines de prison à perpétuité et font écho au récit médiatique qui s'est imposé avant même l'arrivée des trois hommes à Malte, un récit qui les dépeint comme des pirates.

Abdalla, Amara et Kader - désormais connus sous le nom de "El Hiblu 3" - n'ont jamais connu Malte en tant qu'hommes libres. Emprisonnés pendant 8 mois, initialement dans l'aile placée sous sécurité maximale de la prison pour adultes malgré leur jeune âge, ils ont

été libérés sous caution en novembre 2019, mais ont été obligés de s'enregistrer auprès de la police tous les jours et ont été limités dans leurs mouvements quotidiens. Des experts juridiques et des organisations internationales décrivent les accusations qui conditionnent leur vie comme "grossièrement injustes", "sans fondement" et une "farce".

Depuis près de cinq ans, les trois jeunes hommes assistent chaque mois à des audiences au tribunal. Dans l'ensemble, les témoignages corroborent ce que les 3 d'El Hiblu ont toujours affirmé : ils sont innocents. De plus, la compilation des preuves, qui n'est que la première étape du processus judiciaire, a été douloureusement lente et parsemée d'échecs, de silences et de ratures. Bien qu'elle ait appelé de nombreuses personnes à témoigner, y compris des membres de l'équipage et des responsables des forces armées de Malte, pendant deux ans, l'accusation n'a appelé aucune des 100 personnes qui ont voyagé avec l'El Hiblu 3. Elle ne l'a fait qu'en mars 2021, après que la défense a présenté une requête au tribunal rappelant à l'accusation son obligation légale d'impartialité et son devoir de présenter tous les éléments de preuve à sa disposition. Comme on pouvait s'y attendre, bon nombre de ces témoins oculaires clés avaient déjà quitté l'île au bout de deux ans, les mouvements secondaires vers d'autres pays européens étant courants.

Même lorsqu'une poignée d'entre eux et elles ont finalement eu l'occasion de témoigner, le silence a continué. Certains ont demandé à témoigner en bambara, une langue largement parlée en Afrique de l'Ouest, mais leur demande a été rejetée. Les personnes témoins ont également mis en doute l'exactitude de la traduction effectuée au tribunal, et la défense a demandé l'intervention d'un nouveau traducteur. Pourtant, celles et ceux qui ont témoigné ont confirmé le rôle d'Amara, d'Abdalla et de Kader en tant que traducteurs, et non en tant que chefs de file.

Au cours de ces dernières années, un vaste réseau de solidarité transnationale s'est développé entre des organisations locales, internationales et intergouvernementales, convaincues de l'innocence des trois El Hiblu et motivées par l'injustice de porter de telles accusations contre trois adolescents. Au fur et à mesure que la compilation des preuves se déroulait à mesure que l'on apprenait qu'aucune arme n'avait été trouvée à bord et qu'aucune violence n'avait eu lieu, et à mesure que les gens apprenaient à connaître les trois jeunes, la colère grandissait. Malgré leur jeune âge, malgré le fait que le procès leur ait déjà volé une grande partie de leur jeunesse, ils ont fait preuve d'une force et d'un courage incroyables face à l'injustice. Ils ont résisté à l'emprisonnement, respecté des conditions strictes de mise en liberté sous caution, se

sont présentés au tribunal tous les mois, tout en construisant leur vie à Malte : étudier, travailler, élever des enfants, se faire des ami.e.s et construire une communauté.

Comme nous l'avons exploré ailleurs, le réseau de solidarité qui a émergé pour soutenir Amara, Abdalla et Kader reflète une forme transgressive de solidarité qui résiste aux catégories et aux récits dominants de l'État, et crée également des contre-récits par le biais de l'action directe. Parallèlement à de nombreuses manifestations, concerts et conférences, la campagne pour la libération des 3 El Hiblu a publié un livre en 2021 qui reflète les diverses voix de ce réseau, avec des contributions d'Abdalla, d'Amara et de Kader. Le cas de l'El Hiblu nous permet d'explorer les façons dont les actes transgressifs - de l'autonomie des migrations aux pratiques de solidarité qui ont lieu en mer et sur le territoire européen - se connectent et remettent en question notre conceptualisation des frontières, des États-nations et de la citoyenneté.

Ce cas met en évidence la criminalisation persistante des personnes en mouvement en Europe aujourd'hui. L'UE et ses États membres du Sud ont tenté de contenir les personnes en Libye : ils ont transformé les milices en "partenaires de l'UE", financé des centres de détention et coordonné des refoulements, au mépris total des graves violations des droits de l'homme perpétrées par ces acteurs. Au nom de la dissuasion, les personnes en détresse en mer sont abandonnées et ceux qui mènent des activités de recherche et de

sauvetage sont criminalisés. Ceux qui arrivent sont encore plus sanctionnés. L'Italie et la Grèce, entre autres, ont utilisé la loi pour cibler ceux qu'elles considèrent comme des "conducteurs de bateaux". Malte, de la même manière, a utilisé la loi contre les 3 El Hiblu, les utilisant comme des pions politiques dans un spectacle de dissuasion. L'utilisation de la loi, par des États démocratiques libéraux, pour porter atteinte aux droits de l'homme soulève des questions sur la démocratie, l'État de droit et la justice.

Il y a quelques semaines, en novembre 2023, le procureur général a émis un acte d'accusation inculpant officiellement Abdalla, Amara et Kader de toutes les accusations initiales, malgré les témoignages entendus dans l'intervalle qui indiquent leur innocence et malgré la condamnation de la procédure judiciaire par des juristes, des organisations internationales et des activistes. Selon Amnesty International, le procureur général de Malte a pris la "pire décision possible" en émettant un acte d'accusation qui pourrait conduire à des peines de prison à vie pour les 3 d'El Hiblu. En effet, nombreuses sont les personnes qui ont salué les trois jeunes hommes comme des héros dont la médiation a permis d'éviter un refoulement illégal vers la Libye. Avec d'innombrables sympathisant.e.s, à Malte et ailleurs, nous continuons à les soutenir dans leur lutte pour la justice !

Ce texte a d'abord été publié sur le blog de border criminologies : <https://blogs.law.ox.ac.uk/border-criminologies-blog/122>

Photo: El Hiblu 3. Crédit: Joanna Demarco / Amnesty International



MOBILISATIONS

LE NOUVEAU PACTE SUR LES MIGRATIONS MET FIN AU DROIT D'ASILE INDIVIDUEL DANS L'UE ET COUTERA PLUS DE VIES EN MER



Déclaration commune - 20 décembre 2023

Le résultat des négociations du trilogue final sur le nouveau Pacte sur les migrations marque un tournant et constitue l'une des manifestations les plus flagrantes de violations des droits humains et de la souffrance le long des frontières européennes. Avec l'accord sur le régime d'asile européen commun (RAEC), l'UE a décidé d'officialiser un *statu quo* où la violence, la négligence, la torture et l'abandon à la mort sont des pratiques quotidiennes. Ces dernières années ont été marquées par un large éventail de pratiques cruelles à l'égard des personnes arrivant en Europe : les entasser dans des camps comme celui de Moria, séparer les enfants de leurs parents, empêcher les bateaux d'atteindre un rivage sûr en mer Égée, battre des personnes inconscientes le long de la frontière croate ou les laisser mourir de froid à la frontière polonaise. Avec l'accord qui vient d'être conclu, tout cela se poursuivra et sera même officialisé. Nous sommes choqués de voir comment les vies perdues en mer sont utilisées pour justifier ces politiques de violence.

Aujourd'hui, l'UE a manqué l'occasion de tenir une promesse faite par la Commission européenne il y a dix ans, après que 368 personnes se sont noyées dans un seul naufrage au large de Lampedusa. À l'époque, la Commission européenne avait déclaré que leur mort devait être un signal d'alarme pour renforcer la solidarité et le soutien mutuel et prévenir des tragédies similaires à l'avenir. La mort de 600 personnes dans le naufrage de Pylos cette année n'a même pas valu la peine de nouvelles promesses vides. 2023 a été de fait l'une des années les plus meurtrières jamais enregistrées en Méditerranée centrale. Au moins 2 210 personnes ont perdu la vie.

Avec l'accord signé aujourd'hui, l'UE a manqué l'occasion de se mettre d'accord sur des mécanismes essentiels pour mettre fin au décès en mer. D'autres

solutions auraient pu sauver des vies : des routes sûres et légales vers l'Europe, un programme européen de recherche et de sauvetage et une répartition équitable des personnes en déplacement entre les États membres de l'Union européenne.

Au lieu de cela, les institutions européennes ont décidé de vider de leur substance les droits des personnes en quête de protection, en légalisant les violations de la législation européenne en matière d'asile par les États membres. Le nouveau pacte restreindra l'accès à la protection en Europe en introduisant des procédures d'asile accélérées à la frontière afin rendre les expulsions plus efficaces. Le système de Dublin, qui a échoué, sera maintenu et aucun mécanisme de solidarité véritable ne sera introduit pour soutenir les États membres de l'UE aux frontières extérieures. Aucune solution n'est présentée pour organiser durablement les mouvements secondaires sur le territoire de l'UE. La proposition ne fera qu'empirer la situation des réfugié.e.s, les isolant du reste de la société, les enfermant dans des camps éloignés, ce qui empêchera toute forme d'intégration. Aucune voie sûre et légale n'est prévue pour permettre aux personnes de demander une protection dans l'UE. Au contraire, l'objectif est de déclarer que divers pays tiers sont sûrs, même si ces pays persécutent leurs propres ressortissant.e.s ou n'accordent même pas de statut légal aux réfugié.e.s.

Tout cela poussera davantage de personnes à tenter de fuir par la mer, en choisissant des itinéraires de plus en plus dangereux. Encore et encore, de nouvelles vies seront perdues. Aucune vie ne sera sauvée par la décision d'aujourd'hui. L'Europe a décidé de s'inspirer des politiques du pire. Cet accord est un échec historique et un hommage aux partis de droite européens.

Liste des signataires - <https://civilmrcr.eu/the-new-pact-on-migration-ends-the-individual-right-to-asylum-in-the-eu-and-will-cost-more-lives-at-sea/>

COUP D'ENVOI DE LA CAMPAGNE D'EVACUATION DES DEFENSEUR.EUSE.S DES DROITS HUMAINS EN LIBYE !

26 ET 27 JANVIER 2024 A BOLOGNE

Refugees in Libya et son alliance de soutien organisent un événement de deux jours avec une conférence de presse, des ateliers pratiques et des débats politiques.

Il y a plus de deux ans, le 1er octobre 2021, un grand sit-in de protestation a commencé à Tripoli devant le bâtiment du HCR. Dans cette lutte, le mouvement auto-organisé des Réfugiés en Libye (RiL) est né avec pour principales revendications les droits des réfugié.e.s et leur évacuation vers des pays sûrs. Pour cette raison, des centaines d'activistes réfugié.e.s ont été arbitrairement détenu.e.s dans le centre de détention d'Ain Zara en guise de punition pour leur défense des droits humains. Après 18 mois de torture et de travail forcé, 221 activistes ont été libéré.e.s de prison et se trouvent maintenant à Tripoli, confronté.e.s à la misère, au manque de soins médicaux et au risque constant de détention arbitraire et de violence physique. L'Alliance avec les réfugiés en Libye (ARiL) a été créée afin d'amplifier leurs voix. Ensemble, nous lançons une campagne pour reconnaître leur rôle de défenseurs des droits humains et

pour exiger leur évacuation immédiate vers des pays sûrs afin d'assurer leur bien-être physique et psychologique. La campagne s'appuiera sur un réseau transnational de villes européennes, des alliés clés qui soutiennent le travail des défenseur.euse.s des droits humains.

Nous commencerons le vendredi 26 janvier 2024 par une conférence de presse, de 10h30 à 11h30 (CET) à la municipalité de Bologne, puis un programme varié est en préparation avec des ateliers et des débats politiques, une exposition et des films. La liste des intervenants et des participants comprendra - outre les voix cruciales des témoignages des réfugiés en Libye - des acteurs institutionnels de la municipalité, de l'église catholique et de l'université, mais aussi des avocats et des journalistes d'investigation ainsi que des membres de réseaux de mouvements sociaux de villes accueillantes en Europe et d'organisations de sauvetage en mer. Le programme détaillé sera publié début janvier 2024.

CONTACT : refugeesinlibya@gmail.com

SITE WEB : <https://www.refugeesinlibya.org>

ABROGATION DE LA LOI "ANTI-MIGRATION" 2015-036 AU NIGER !

Le 25 novembre 2023, le général Abdourahamane Tiani, président du "Conseil National pour la Sauvegarde de la Patrie (CNSP)", l'organe qui dirige le gouvernement au Niger depuis le coup d'État du 26 juillet 2023, a signé un arrêté abrogeant la loi 2015-036 sur le "trafic illicite de migrants". Tous les jugements rendus depuis la mise en œuvre de cette loi ont été

annulés avec effet rétroactif et toutes les personnes emprisonnées sur la base de cette loi ont été libérées, selon des sources locales nigériennes. Alarme Phone Sahara (APS) et d'autres organisations de la société civile du Niger se félicitent de l'abolition de cette loi criminalisant la migration.

Photo : équipe d'APS en action dans le Sahara



Déclaration d'APS

<https://alarmephonesahara.info/en/blog/posts/repeal-of-the-anti-migration-law-2015-036-in-niger>

APPEL A UNE COMMEMORATION DECENTRALISEE

6 FEVRIER 2024 - DIXIEME ANNIVERSAIRE

**Leur vie, notre lumière. Leur destin, notre colère.
Ouvrez les frontières !**

Le 6 février 2014, plus de 200 personnes, parties des côtes marocaines, ont tenté d'accéder à la nage à la plage du Tarajal, dans l'enclave espagnole de Ceuta. Pour les empêcher d'arriver en « terre espagnole », la Guardia civil a utilisé du matériel anti-émeute et les militaires marocains présents n'ont porté aucun secours aux personnes qui se noyaient devant eux. Quinze corps ont été retrouvés côté espagnol, des dizaines d'autres ont disparu, les survivants ont été refoulés, certains ont péri côté marocain.

Dix ans sont passés depuis le massacre de Tarajal.

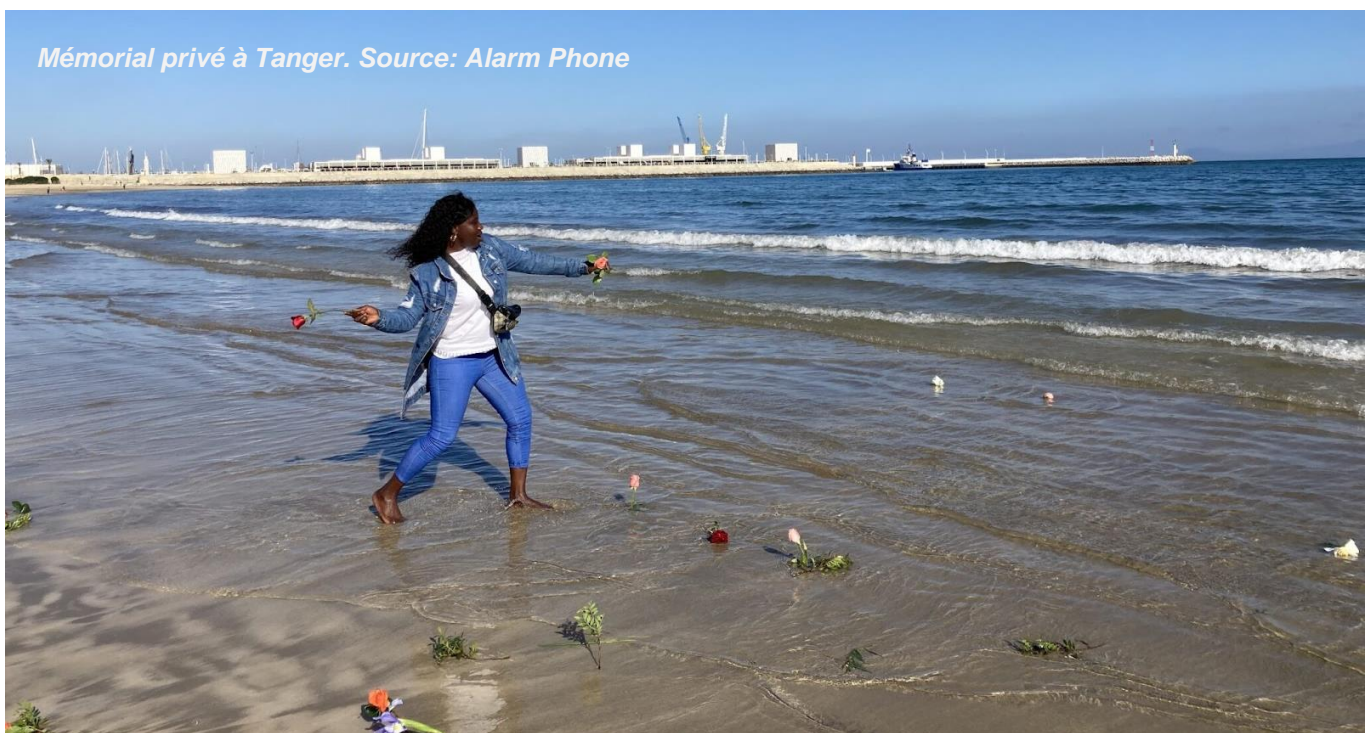
Dix ans pendant lesquels le nombre de mort.e.s et de disparu.e.s n'a cessé d'augmenter, dans la Méditerranée et sur la route des Canaries, dans les frontières internes de l'UE, sur la Manche, aux frontières orientales, le long de la route des Balkans, et encore dans le désert du Sahara et le long de toute autre trajectoire de mobilité. Le régime de frontière a montré encore en 2023 son visage cynique de manière totalement décomplexée, lors du naufrage de Cutro, quand, dans la nuit du 25 février 94 personnes sont décédées et au moins 11 autres ont disparu à quelques mètres des côtes italiennes, sous les regards immobiles de Frontex et des autorités italiennes, encore le 14 juin quand plus de 600 personnes ont disparu à jamais au large de Pylos, en Grèce et tout comme le 23 avril 2022, quand un bateau avec 90 personnes à son bord a coulé au large des côtes libanaises.

Dix ans pendant lesquels les associations, les familles, et tous celles et ceux qui luttent pour le droit à la mobilité pour toutes et tous n'ont cessé de réclamer vérité et justice pour ces victimes, de souligner les responsabilités directes et indirectes du régime des frontières, de travailler pour prouver ces responsabilités et pour soutenir les familles et les proches dans des douloureux parcours de recherche des disparus et d'identification des victimes.

A l'occasion du dixième anniversaire du massacre de Tarajal nous réitérons ici l'appel lancé l'année dernière, avec l'espoir qu'encore plus d'organisations, d'associations, de familles, d'activistes s'associent à ce processus de **CommémorActions décentralisées** réalisé chaque année le 6 février, pour que cette mobilisation transnationale prenne de plus en plus d'ampleur, soit de plus en plus visible dans l'espace public et arrive à fédérer de plus en plus de personnes.

Nous demandons à toutes les organisations sociales et politiques, laïques et religieuses, aux groupes et collectifs de familles de victimes, aux citoyens et citoyennes de tous les pays du monde d'organiser des actions de protestation et de sensibilisation à cette situation le 6 février 2024.

Tous les événements qui auront lieu peuvent être publiés sur le groupe et sur la page Facebook « **Commémor-Action** ».



SOUTENEZ LE CIVIL MRCC !

POURQUOI UN CIVIL MRCC ?

Avec plus de 22 700 migrant.e.s disparu.e.s depuis 2014, la mer Méditerranée centrale est l'une des frontières les plus meurtrières au monde. Les décès dans cette zone ne sont pas accidentels. Ils sont le résultat de politiques, d'actions et d'omissions soutenues et mises en œuvre par l'Union européenne et ses Etats membres. L'objectif de l'externalisation des frontières est clair : personne ne doit traverser la Méditerranée. Et à cette fin, l'UE et ses États membres coopèrent et externalisent les interceptions en mer à des pays tiers, bien que ceux-ci ne soient pas sûrs.

Créé dans ce contexte de violation de droits et de violences, le **Civil MRCC a pour objectif d'assurer le sauvetage des personnes en détresse en mer et leur débarquement dans un lieu sûr, dans le respect des règles du droit international**. En tant que réseau de solidarité en pleine expansion rassemblant différents acteurs non gouvernementaux et des individus ayant une expérience de la recherche et du sauvetage en Méditerranée, le Civil MRCC :

- S'efforce de **responsabiliser les États côtiers** quant à leur obligation de coordonner les activités de recherche et de sauvetage dans le respect des principes des droits humains, et de soutenir les capitaines de navires engagés dans des opérations de sauvetage en mer,
- **Facilite la coopération et la communication entre les différents acteurs non étatiques**

APPEL AUX DONS

Dans un contexte de brutalisation du régime des frontières en Méditerranée et de criminalisation de la solidarité, le rôle du Civil MRCC devient de plus en plus crucial pour renforcer la coordination opérationnelle entre les acteurs civils du sauvetage en mer, et pour poursuivre le travail de documentation, de dénonciation et de plaidoyer commun.

S'ABONNER A LA LETTRE D'INFORMATION

En ce début d'année 2024, le Civil MRCC lance sa lettre d'information ! Publiée tous les deux mois à l'occasion de la sortie de Echoes, la lettre d'information présente les différents articles de chaque numéro, mettant en lumière les derniers développements politiques et les mobilisations en cours dans le contexte de la Méditerranée centrale.

engagés dans des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) en mer,

- Rassemble des données et des informations sur les cas de détresse dans la région de la Méditerranée centrale, afin de **sensibiliser le public et de soutenir les efforts de plaidoyer, de contentieux et de recherche**.

Le Civil MRCC coordonne également la publication d'**Echoes**, une revue critique de 20 à 30 pages, publiée tous les deux mois, qui s'adresse aux acteurs de la solidarité en mer ainsi qu'à toute personne intéressée par les luttes frontalières. Dans Echoes, des aspects liés à la situation en Méditerranée centrale sont réfléchis, des sujets d'actualité sont discutés, des analyses et des recherches sont présentées, et les luttes auto-organisées des personnes en mouvement sont mises en avant. L'idée est de faire circuler les connaissances des acteurs du sauvetage civil, mais aussi d'aborder de nouveaux sujets avec une perspective critique.

Echoes est un projet coopératif. Si vous souhaitez participer à la rédaction ou à la traduction d'articles, n'hésitez pas à nous contacter !



Pour faire vivre la solidarité en mer, le Civil MRCC a besoin de votre soutien ! Pour **faire un don**, rendez-vous sur :

<https://civilmrcc.eu/supporting-us/>



Pour vous abonner à la lettre d'information du Civil MRCC (en anglais), rendez-vous sur :

<https://civilmrcc.eu/newsletter/>

N'hésitez pas à la partager largement !



CONTACTS

Site Web - <https://civilmrcc.eu/>

Email - political-moderator@civilmrcc.eu

Echoes - civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/

COMITE EDITORIAL

Sophie-Anne Bisiaux

Hagen Kopp

Ileana Maria