

Avec le Sea Watch 3, l'échec de l'Union européenne

Par Mathilde Blayo, le 27/6/2019 à 02h59

Mercredi 26 juin, le Sea Watch 3 est entré illégalement dans eaux territoriales italiennes pour débarquer 42 migrants secourus en mer et toujours à bord.

L'équipage risque des poursuites alors que l'Union européenne fait la sourde oreille.



? Quels sont les faits ?

Le Sea Watch 3, navire dédié au sauvetage des migrants en Méditerranée, dérivait au large de l'île italienne de Lampedusa depuis le 12 juin, avec 42 naufragés à son bord. Ceux-ci faisaient partie d'un groupe de 53 personnes lorsque l'équipage les a secourus quelques jours plus tôt, au large de la Libye. Les gardes-côtes libyens ont alors demandé de ramener les migrants à Tripoli, ce que la capitaine a refusé en vertu du droit international de la mer qui impose de débarquer des naufragés dans un « port sûr ». Elle a pris la direction de l'Italie où les autorités ont accepté de faire débarquer onze passagers pour raisons sanitaires et humanitaires.

Depuis, le navire tournait autour de l'île de Lampedusa avec interdiction d'entrer dans les eaux italiennes. Mais mercredi 26 juin, la capitaine allemande du navire a décidé de forcer le blocus et d'entrer dans les eaux territoriales. En fin de journée, les autorités italiennes sont montées à bord pour contrôler les papiers du navire et de l'équipage, attendant des ordres concernant l'évacuation des migrants.

? Quelles peuvent être les conséquences ?

Carole Rackete, la capitaine allemande, et les responsables de l'ONG risquent d'être poursuivis en justice. Un « décret sécurité » du ministre de l'intérieur Matteo Salvini, entré en vigueur au début de juin, permettrait la saisie du bateau, une amende de 50 000 € pour l'ONG et des peines de prison pour la capitaine.

« Cette criminalisation de la solidarité est très grave, considère Lola Schulmann, chargée de plaider à Amnesty International. Ces ONG sont des défenseurs des droits qui sauvent des vies. Carola Rackete n'a pas cherché à provoquer le gouvernement italien, elle a appliqué le droit international qui dit que les naufragés doivent être débarqués au port sûr le plus proche. »

À Malte, « les migrants arrivent par erreur »

Leader de la Ligue, Matteo Salvini a déploré l'indifférence des Pays-Bas – le Sea Watch 3 bat pavillon néerlandais – et de l'Allemagne. « Ils en répondront », a-t-il menacé. Le gouvernement italien a laissé entendre qu'il étudiait les moyens d'une procédure contre les Pays-Bas. Et de fait, l'épisode « montre l'absence totale de solidarité européenne », estime Lola Schulmann. Le Sea Watch avait déposé une requête auprès de la CEDH pour obtenir la désignation d'un port sûr où débarquer. Requête rejetée par la Cour.

? Quelles conclusions tirer ?

« On fait face au manque flagrant de courage politique de pays comme la France ou l'Allemagne qui n'ont rien dit », considère François Gemenne, chercheur à l'université de Liège et à Sciences-Po, spécialiste des flux migratoires. « La situation est la même qu'il y a un an, alors que le 28 juin 2018, l'UE a voté pour la mise en place de plate-forme de débarquement des migrants secourus en mer. »

Censées permettre le débarquement des migrants en Europe puis leur répartition dans les pays membres, elles n'ont jamais été mises en place. « La situation est très inquiétante alors qu'il n'y a plus de navires de sauvetage européens, bientôt plus de navires d'ONG pour secourir les migrants. Seuls les garde-côtes libyens les ramènent

dans des camps de détentions inhumains », rapporte Lola Schulmann.

70,8 millions de personnes fuient les guerres ou les persécutions

Les accusations de collusion avec les passeurs sont d'autant plus difficiles à entendre pour les ONG que l'agence européenne de gardes-côtes, Frontex, a diffusé, samedi 22 juin, une vidéo montrant des passeurs extraire d'un chalutier 80 migrants pour les faire monter à bord d'une barque, au milieu de la Méditerranée. Pour François Gemenne, « *en fermant les frontières, en empêchant les bateaux de secours, les pays d'Europe rendent les passeurs plus forts. Les trajets sont plus coûteux, plus risqués. En réalité, c'est l'Union qui est complice des passeurs.* »

Mathilde Blayo