

# Le Massacre de Pylos

Une autre entrée mortelle dans  
la forteresse Europe





# Le Massacre de Pylos

Une autre entrée mortelle dans la  
forteresse Europe





"Le massacre de Pylos" a été publié à Mytilène en août 2023. Il a été imprimé en grec et en anglais, est disponible en ligne dans d'autres langues et est gratuit. Son utilisation est libre à des fins non commerciales.

Lisez nos autres publications Against Pushbacks ("Contre les Refoulements") : notes from Lesvos ("Notes de Lesbos") et How Lesvos Learned to Love the Pushbacks ("Comment Lesbos a appris à aimer les refoulements").

Les réunions de l'Assemblée ouverte de Lesbos contre la violence frontalière ont lieu tous les mercredis à 17h00 au squat Mpineio.

Contact : [borderviolencelesvos@espiv.net](mailto:borderviolencelesvos@espiv.net)

Visitez notre page web : [borderviolencelesvos.noblogs.org](http://borderviolencelesvos.noblogs.org)

# Table of contents

6	Introduction
8	Les faits
10	Les Mensonges
10	"Le bateau n'était pas en détresse, les passagers ont refusé l'aide"
14	"Le navire a maintenu sa trajectoire et sa vitesse de 22h40 à 01h40"
16	"Nous n'avons pas essayé de remorquer le bateau"
23	"Nous avons fait tout ce que nous pouvions pour le sauver"
26	<b>La dissimulation</b>
26	Falsifier des témoignages
28	Réduire les témoins au silence et camoufler les preuves
29	Supprimer les preuves
31	Culture du secret
32	<b>Le traitement des familles des personnes disparues et décelées</b>
35	Le rôle des médias

## Introduction

Le texte "Le massacre de Pylos. Une autre entrée mortelle dans la forteresse Europe" est né de la nécessité de parler de ce qui s'est passé, de crier une fois de plus que les garde-côtes grecs, en complicité avec FRONTEX, l'État grec et, en définitive, l'Union européenne, tuent tous les jours aux frontières de la forteresse Europe.

Ces lignes sont écrites à Lesbos, une île grecque située à 12 kilomètres de la Turquie où, depuis des années, la violence exercée sur les personnes en déplacement ne fait qu'augmenter. Cette fois-ci, cela ne s'est pas passé sur nos plages jonchées de cadavres, ni dans nos eaux témoins silencieux d'une violence impossible à décrire. Mais les causes sont communes.

Depuis 2020, les refoulements à chaud aux frontières grecques sont devenus systématiques. Avec l'interdiction du sauvetage maritime humanitaire en Grèce, c'est l'impunité qui règne en mer. Quotidiennement, les garde-côtes helléniques arrêtent violemment les bateaux, cassent leurs moteurs et les laissent à la dérive dans les eaux turques. Lorsque les personnes parviennent à atteindre la terre ferme, elles n'ont d'autre choix que de se cacher dans les forêts pour éviter d'être refoulées. Sur l'île, des hommes masqués les traquent et, s'ils les trouvent, les dépouillent de tous leurs biens, les battent, les agressent sexuellement et finalement les forcent à remonter à bord d'un navire des garde-côtes pour ensuite les abandonner en mer. Malgré tout, l'augmentation des refoulements à chaud n'a pas entraîné une diminution des tentatives de traversée. Les gens continuent d'essayer et à plusieurs reprises, en empruntant des itinéraires plus longs et plus dangereux.

Le texte propose une analyse minutieuse des événements qui se sont déroulés dans les heures qui ont précédé le naufrage de Pylos, l'un des plus meurtriers de l'histoire récente de l'Europe.

Aux premières heures du 14 juin, plus de 600 personnes ont péri à 47 milles nautiques de Pylos, une ville côtière du sud-ouest du Péloponnèse. Les corps de plus de 500 personnes sont toujours portés disparus et ne seront probablement jamais retrouvés. Dès le début, le massacre a été imputé aux trafiquants d'êtres humains, voire aux personnes à bord elles-mêmes. Des alertes de détresse avaient été lancées depuis la veille au matin par des organisations qui avaient été en contact avec les personnes, ainsi que par le MCCR-Rome et FRONTEX. Pourtant, les garde-côtes grecs ont ignoré les appels de détresse et ne sont arrivés sur les lieux que bien plus tard, avec un

navire de petite taille et inadapté. Leurs manœuvres plus que douteuses, en essayant de remorquer le navire vers les eaux italiennes, ont très probablement causé le naufrage.

Plus de 600 personnes sont mortes ce jour-là, mais le massacre de Pylos n'est pas un événement isolé. Il est la conséquence des politiques migratoires mises en œuvre par l'Union européenne. Pour la seule année 2022, 2367 personnes sont mortes en Méditerranée. Et ce chiffre est vraisemblablement beaucoup plus élevé. Les frontières engendrent quotidiennement la mort et la souffrance, et pas seulement en mer. Nous ne pouvons pas oublier le massacre de Melilla le 24 juin 2022, ni les morts dans le désert à la frontière entre la Libye et la Tunisie, ni toutes celles sur la route des Balkans, ou à la frontière de l'Evros entre la Grèce et la Turquie.

Depuis le pacte avec la Turquie en 2016, en passant par le pacte avec le Maroc et enfin le pacte actuel avec la Tunisie, l'UE dépense des milliards d'euros pour que ces pays jouent le rôle de gardiens de la forteresse Europe. En même temps, une part de plus en plus importante du budget est consacrée à la surveillance des frontières. Cela crée l'idée que nous devons "nous protéger", que les personnes qui se déplacent sont dangereuses et criminelles. Ces arguments sont renforcés par la criminalisation de la migration : à partir du moment où "l'entrée illégale" est un crime, tou.te.s les migrant.e.s qui sont entré.e.s illégalement, parce qu'ils.elles ne peuvent pas entrer autrement, sont des criminel.le.s. À presque chaque bateau, on tente de trouver un coupable. Sous le couvert juridique de la "facilitation à l'immigration", des milliers de personnes sont en prison, accusées d'avoir conduit le bateau.

Mais les politiques migratoires ne tuent pas seulement aux frontières. La violence ne s'arrête jamais. Le discours de "protection" intériorisé dans la société justifie non seulement l'assassinat de personnes aux frontières, mais aussi la détention indéfinie de ces personnes dans des camps fermés, loin des centres urbains, dans des conditions carcérales.

Ce texte est un exemple de plus de la violence quotidienne aux frontières, un exemple de plus de la mort. Mais nous ne voulons pas oublier. Les Etats veulent présenter cela comme des incidents malheureux, des accidents... Mais en réalité, ce n'est qu'une autre partie de leur "gestion des migrations", ce ne sont pas des erreurs du système, c'est le système lui-même.

Il est temps de prendre parti, nous ne tolérerons plus la moindre mort.

## Faits

Au petit matin du 14 juin 2023, à 47 milles nautiques des côtes de Pylos, s'est produit l'un des pires naufrages de l'histoire moderne de la Méditerranée. Le bateau de pêche Adriana, qui, selon les survivants, avait pris la mer le 8 juin avec environ 750 personnes à bord, a chaviré et coulé.

Les gardes-côtes grecs (HCG) ont été officiellement informés de la situation de ce bateau en détresse par le Centre de coordination des secours maritimes italien - MRCC Rome - vers 11h00 EEST<sup>1</sup> et par l'intermédiaire de FRONTEX, qui avait repéré le bateau depuis un avion le 13 juin à 12:47. Un hélicoptère des gardes-côtes grecs a été envoyé depuis Mytilène, Lesbos, et a trouvé l'Adriana à 15:35. Ce n'est qu'après tout cela que le HCG a finalement décidé d'envoyer un navire.

Parti de Crète, le LS-920 est arrivé sur les lieux à 22h40. Alors que le LS-920 n'est pas équipé pour embarquer autant de personnes, l'Aigaion Pelagos, l'un des navires de sauvetage les plus modernes d'Europe, était à quai relativement près du site de la catastrophe, dans le port de Gytheio<sup>2</sup>. Au lieu de déployer ce navire bien équipé, selon un communiqué des HCG, deux navires marchands ont reçu l'ordre de rester en attente à côté de l'Adriana et d'apporter aux passagers de la nourriture, de l'eau et du carburant avant d'être relevés et de quitter les lieux quelques heures plus tard<sup>3</sup>.

Le 14 juin 2023, à 2h04, l'Adriana a coulé sous le regard des gardes-côtes.

Alors que les HCG affirment avoir gardé leurs distances et n'avoir jamais "touché" l'Adriana, les survivants déclarent que les gardes-côtes ont tenté de les remorquer jusqu'à une zone maritime située sous la juridiction italienne et que cette tentative irresponsable de remorquer le bateau surchargé est à l'origine de la catastrophe.



Au total, 104 personnes ont été secourues et 82 corps ont été retrouvés. Il n'y a pas d'autres survivant.e.s connu.e.s. Au moment du naufrage, la majorité des passager.e.s, y compris les femmes et les enfants, se trouvaient sous le pont, ce qui a fait qu'ils et elles ont été pris.e.s au piège lorsque le bateau a coulé. Jusqu'à 100 enfants auraient été à bord. Leurs corps ne seront probablement jamais retrouvés car le navire a coulé au point le plus profond de la Méditerranée.



Garde Côtes s'occupant des corps (Hellas Posts)

L'Assemblée ouverte de Lesbos contre les violences aux frontières est un groupe composé, entre autres, d'activistes de la recherche et du sauvetage, de camarades soutenant les survivant.e.s de naufrages, ainsi que les familles des personnes disparues ou décédées. Nous concentrons notre travail sur les refoulements effectués en mer Egée. Avec ce texte, nous allons essayer de résumer comment s'est déroulé le massacre de Pylos et de dénoncer les mensonges des responsables.

## Les mensonges

De nombreux doutes surgissent à la lecture des déclarations officielles de la Garde côtière hellénique<sup>4</sup>. On ne peut pas s'attendre à croire le récit des HCG après la longue série de mensonges concernant le traitement des personnes en migration arrivant en Grèce.

**"le bateau n'était pas en détresse. Les passager.e.s ont refusé toute assistance"**



Des personnes à bord de l'Adriana lèvent les mains pour demander de l'aide (BBC)

Il y a de très bonnes raisons de douter de ces affirmations. Les HCG affirmaient dès le lendemain du naufrage, que les passager.e.s de l'Adriana avaient "refusé toute assistance". Même si cela était vrai, cela ne décharge pas les HCG de leur devoir d'intervention.

Chaque fois qu'une situation de détresse est signalée, que ce soit ou non par le capitaine du bateau en question, une évaluation objective doit être établie, même si le capitaine déclare qu'il n'y a pas lieu de porter secours.

Il est possible qu'un capitaine titulaire d'un permis se trompe sur la gravité de la situation. Si un bateau est surchargé, qu'il est sans pavillon (c'est-à-dire qu'il n'est pas enregistré et donc réglementé par un pays), n'a pas de capitaine qualifié à bord, ou n'est pas en état de naviguer pour une quelconque raison, les personnes à bord doivent tout de même être considérées comme étant en détresse et être secourues aussi vite que possible. Le droit international stipule sans ambiguïté que, dès réception d'une information "de quelle source que ce soit" indiquant que des personnes sont en détresse en mer, le capitaine d'un navire qui est en mesure de leur porter secours doit les secourir dans les plus brefs délais<sup>5</sup>.

De nombreuses alertes ont été lancées pour signaler que l'Adriana était en danger immédiat. Sur des photos publiées par les gardes côtes grecs eux-mêmes, on voit des personnes lever les bras vers un hélicoptère, comme s'ils demandaient à être secourus. En outre, des personnes à bord du navire ont informé Alarm Phone (une ligne d'urgence civile pour les personnes en détresse en mer) qu'elles étaient en détresse et qu'elles ne survivraient pas la nuit. Les survivants témoignent qu'aux 4e et 5e jours du voyage, deux personnes étaient mortes en raison des conditions insupportables. En outre, il n'y avait plus de nourriture ni d'eau à bord du bateau, ce qui a conduit les passagers à boire de l'eau provenant du système de refroidissement du moteur.

En fait, à 11h00, les HCG avaient été informés par le MRCC Rome que deux enfants étaient morts à bord de l'Adriana<sup>6</sup>. Le Consolidated Rescue Group, une organisation qui rend compte des situations de migrant.e.s en détresse en mer, a déclaré que toutes les personnes à bord étaient dans un état de "mort lente" et qu'elles demandaient "n'importe quel garde-côte"<sup>7</sup>.

Plus tard, le capitaine du Faithful Warrior, un navire commercial à qui les HCG avait ordonné de s'approcher du bateau de migrant.e.s, a informé les HCG que le bateau "oscillait dangereusement" en raison du "nombre excessif de personnes sur tous les ponts"<sup>8</sup>. Ceci est également confirmé par une vidéo prise par les HCG eux-mêmes, qui montre l'Adriana au moment où le navire commercial a fourni de l'eau et de la nourriture aux passager.e.s.

Tous les navires et toutes les autorités alertés d'une situation de détresse ont l'obligation de porter secours, même si le navire en détresse ne se trouve pas dans leurs eaux territoriales mais en haute mer<sup>9</sup>. Les zones de recherche et de sauvetage comprennent les eaux de haute mer. L'État responsable de chaque zone de recherche et de sauvetage a l'obligation de coordonner un sauvetage. Dans le cas présent, cette obligation incombait à l'État grec et à son organe exécutif, les HCG. Les HCG ont bien reçu un appel SOS de la part des passagers via Alarm Phone, déclarant clairement une situation d'urgence<sup>10</sup>. Bien sûr, cela n'est mentionné dans aucune déclaration des HCG.

En tout état de cause, dès qu'un navire comme l'Adriana quitte le port, il faut considérer qu'il s'agit d'un cas de détresse car le navire n'est pas en état de naviguer. La détresse signifie un devoir de sauvetage, et non pas de rester là à regarder, quelles que soient les affirmations contradictoires des passager.e.s ou des soi-disant capitaines.

Les HCG avaient l'obligation de lancer sans délai une opération de sauvetage à grande échelle. Au lieu de cela, ils ont envoyé un hélicoptère de Mytilène et un navire trop petit, même pour accueillir les 104 survivants. Trop peu, trop tard, de trop loin.



## Alarm Phone Timeline – 13/14 June 2023

In the morning of 13 June, from 9:35h CEST, the Twitter user Nawal Soufi alerts about a large boat in distress, carrying, according to them, 750 people. Over the following hours, Nawal Soufi adds further information, including the GPS position of the boat in distress and that authorities in Italy, Greece, and Malta have been alerted.

14:17h: Alarm Phone receives the first call from the boat in distress. It is difficult to communicate with the distressed. They say that they cannot survive the night, that they are in heavy distress. Alarm Phone tries to receive their current GPS coordinates in order to be able to alert authorities – but the call cuts. We try to reconnect with them.

14:30h: The distressed call again, telling Alarm Phone that they would send their location. However, they do not.

15:52h: The distressed called Alarm Phone twice but it was impossible to understand them.

16:04h: We speak to the distressed again. They say that they would send their GPS position.

16:13h: We receive the position from the people in distress: N 36 15, 21 02. We try to gather further information but we cannot reconnect with them.

16:53h: We alert the Greek authorities per email as well as other actors, including Frontex and UNHCR Greece.

17:13h: We reestablish contact to the people in distress. We hear “hello, hello”, then the call drops. We try to reconnect, which is not possible.

17:14h: We receive a call from the boat in distress but cannot hear anything.

17:20h: We speak to the distressed and they report that the boat is not moving. They say: “The captain left on a small boat. Please any solution.” They say they need food and water.

17:34h: We receive another call from the boat in distress and their updated position: 36 18, 21 04 – very close to the previous position. They say that the boat is overcrowded and that the boat is moving from side to side.

18:00h: We call the company of the merchant vessel “Lucky Sailor”, informing them about the boat in distress. They say that they only act under the authority of the Greek coastguards.

Over the following hours, Alarm Phone tries to re-establish contact to the distressed but either calls are not connected or it is impossible to understand one another.

20:05h: Alarm Phone is informed by the distressed that they received water from the merchant vessel Lucky Sailor and that they have been in contact with the “police”. Alarm Phone also notices that a second merchant vessel, the Faithful Warrior, is close to the distressed.

Over the following hours, Alarm Phone tries to re-establish contact to the distressed but either calls are not connected or it is impossible to understand one another.

00:46h on 14/06/2023: Last contact to the boat in distress. All we hear is: “Hello my friend. .... The ship you send is ...”. The call cuts.

## **"Le navire a maintenu un cap et une vitesse constants de 22:40 à 01:40"**

Dans sa déclaration officielle, les HCG ont décrit les moments qui ont précédé le chavirement du bateau comme suivant :

*-À 22h40, le navire des garde-côtes de Crète a navigué à proximité du bateau de pêche. Il est resté à distance et a observé discrètement, sans remarquer de problème dans sa navigation, car il avait une trajectoire et une vitesse régulière.*

*-Cela s'est poursuivi jusqu'à 01h40 du 14 juin. A cette heure-là, les passager.e.s du navire de pêche ont informé le centre d'opérations du quartier général qu'il y avait une panne dans le moteur du navire et qu'il avait cessé d'avancer.*

*-Cet événement a été confirmé par le navire des Gardes côtes présent sur les lieux.*

*-Immédiatement, le RHIB des gardes-côtes a tenté de s'approcher du bateau de pêche pour évaluer le problème.*

La BBC a publié une analyse des données fournies par Marine Traffic, une plateforme de suivi maritime qui permet de connaître la position des navires commerciaux et des grands navires privés. Selon cette analyse, il y a eu 7 heures d'activité à proximité de l'endroit où le bateau a coulé plus tard<sup>11</sup>. Le Lucky Sailor, l'un des navires marchands présents sur les lieux, a brusquement changé de cap à 18h00. Environ trois heures plus tard, le Faithful Warrior s'est rendu dans la même zone. Dans une vidéo, apparemment fournie par l'équipage du Lucky Sailor, on peut voir qu'ils fournissent de la nourriture et de l'eau à l'Adriana.<sup>12</sup> On peut donc en déduire que si les navires interagissant avec l'Adriana sont tous restés dans la même zone pendant plusieurs heures, l'Adriana n'a pratiquement pas bougé.

C'est ce que semble confirmer une photo prise à ce moment-là par les



Photo du bateau de pêche flottant dans les heures précédant son naufrage (BBC)

HCG, qui montre l'Adriana flottant sans vagues visibles autour ou derrière le bateau.

À 2:04, le bateau a coulé. Au même moment, le trafic maritime montre que de nombreux navires se sont rapidement rapprochés du lieu de l'incident.<sup>13</sup> Ces données confirment la position du naufrage de l'Adriana. Cette position n'est pas très éloignée de celle à laquelle l'Adriana a flotté pendant des heures tout en recevant de l'eau de la part de navires commerciaux.

## Nous n'avons pas tenté de remorquer le bateau"

Les HCG tentent de faire passer ce qui s'est produit pour un accident tragique, en blâmant même les personnes qui se trouvaient à bord. Pourtant, il est absolument clair que les HCG sont responsables de la mort de centaines de personnes.

La Garde côtière indique dans sa déclaration officielle:

*-À 02h04 du matin, le capitaine du navire des gardes côtes présent a informé le centre des opérations qu'il avait vu le navire de pêche tirer un bord à tribord, puis un bord à bâbord, puis un autre bord à tribord si important qu'il a fait chavirer le bateau de pêche.*

*-Environ dix à quinze minutes plus tard, le navire a complètement coulé. Un grand nombre de passager.e.s sur les ponts extérieurs sont tombés à la mer.<sup>14</sup>*

Les professionnel.le.s de la recherche et du sauvetage émettent de sérieux doutes quant à la crédibilité de ce scénario. Il est très improbable qu'un bateau se comporte ainsi par beau temps et mer calme, même s'il est surchargé et même si son centre de gravité est haut en raison du grand nombre de passager.e.s sur le pont supérieur. Le capitaine du Faithful Warrior a décrit la mer ce jour-là comme "comme un miroir"; en d'autres termes, il n'y avait pas de vagues qui auraient pu faire gîter le bateau aussi soudainement.<sup>15</sup> A ce stade, aucun des survivants ne décrit une bagarre ou une panique qui aurait pu provoquer un mouvement de masse des passager.e.s vers un côté du bateau, le déstabilisant. Dans tous les cas, un tel mouvement n'aurait vraisemblablement pas été suffisant pour faire chavirer un tel bateau.

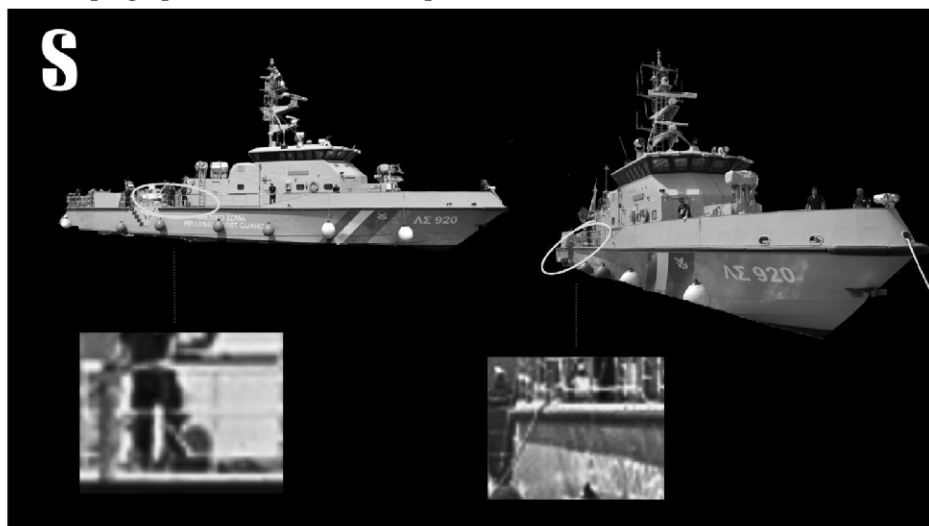
Nous trouvons une explication plus probable du naufrage de l'Adriana dans les témoignages des survivants, qui affirment que la HCG a fait chavirer le bateau en tentant de le remorquer. Dans sa première déclaration officielle, les HCG n'ont pas mentionné de tentative de remorquage ou d'approche du bateau en détresse. De fait, un porte-parole du HCG a nié catégoriquement toute tentative de remorquage du bateau.<sup>16</sup>



Néanmoins, après la publication des témoignages des survivants, un fonctionnaire de l'Autorité portuaire hellénique a déclaré aux journaux Efsyn et Ethnos que les HCG avaient effectivement attaché une corde à l'Adriana, bien que celle-ci ait été prétendument détachée par les passagers qui ne voulaient pas être amenés en Grèce.<sup>17</sup> Selon le même fonctionnaire, cette tentative de remorquage aurait eu lieu à 23h00.<sup>18</sup> Il a affirmé que la corde n'avait été attachée que pour stabiliser le bateau. Selon les professionnel.le.s, cela n'a pas de sens. Comment stabiliser un bateau avec une seule corde?

Les survivants se sont remémorés l'événement très différemment des officiels. Selon les survivants, les HCG ont effectivement attaché une corde bleue à l'Adriana et ont commencé à le remorquer<sup>19</sup>. Selon eux, c'est ce qui a provoqué le roulis brutal, conduisant finalement le navire en détresse à chavirer. Certains survivants ont ajouté que les HCG ont également fui la scène une fois que les gens étaient dans l'eau et alors que le bateau coulait, pour ne revenir que beaucoup plus tard<sup>20</sup>. Un survivant a également déclaré que les officiers masqués des HCG sont montés à bord de l'Adriana et ont dit aux passagers qu'ils allaient être remorqués jusqu'en Italie<sup>21</sup>.

Une corde bleue correspondant à la description de celle utilisée lors du remorquage peut être vue sur des photos du navire LS-920 de HCG<sup>22</sup>.



La corde bleue (We Are Solomon)

Une enquête conjointe menée par le groupe de recherche Forensis, le Guardian, la chaîne de télévision publique allemande ARD, Strg\_F et d'autres confirment les témoignages des survivants, tout en ajoutant quelques détails intéressants. Strg\_F affirme être en possession de la liste de l'équipage. Elle confirme que le navire LS-920 des HCG, parti de La Canée en Crète, avait à son bord quatre membres des forces spéciales. Ces hommes sont formés pour monter à bord de navires en mer à des fins d'intervention. Ils auraient été formés pour une opération telle que monter à bord de l'Adriana et attacher une corde pour le remorquer.

Dans le journal de bord du navire HCG LS-920, qui se trouvait sur les lieux lorsque le bateau a coulé, le capitaine indique les coordonnées de la position de l'Adriana lorsqu'ils sont arrivés sur les lieux, lorsque le moteur s'est arrêté, et ses coordonnées lorsqu'il a coulé. À 22:40, le LS-920 est arrivé sur les lieux. À partir de ce moment, la situation de l'Adriana change. Alors qu'il était plus ou moins perdu avant, changeant constamment de cap, il se déplace maintenant avec les HCG directement vers l'ouest en direction de l'Italie. À 1 h 40, le moteur tombe en panne.

Curieusement, après la panne soudaine du moteur, l'Adriana a continué à se déplacer de quelques centaines de mètres vers l'est. Ce mouvement ne peut pas s'expliquer par le vent ou les courants. Une explication logique serait que c'est la distance sur laquelle le bateau a été remorqué par le HCG avant de couler. Cela correspondrait également aux témoignages des survivants, qui affirment avoir vu la corde bleue ou avoir ressenti un "mouvement brutal vers l'avant" avant que le bateau ne commence à se renverser et à couler.<sup>23</sup>

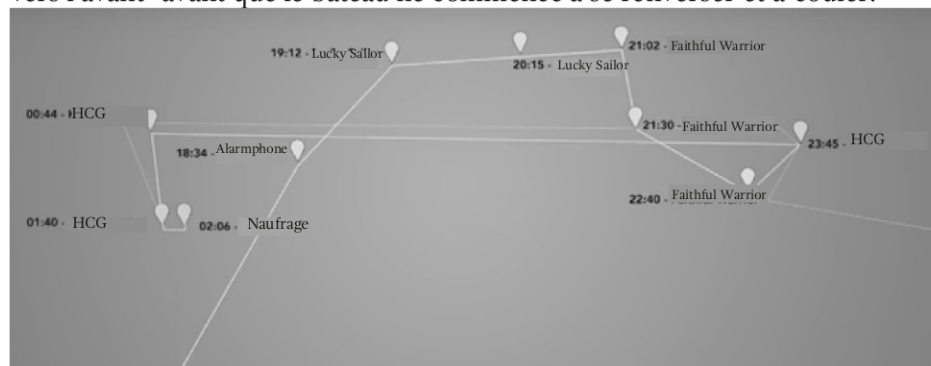


Schéma de l'Adriana et d'autres bateaux dans les dernières heures avant le naufrage (Strg\_F, traduit)

Ce n'est pas la première fois que les HCG coulent un bateau en le remorquant. En janvier 2014, un petit bateau de pêche transportant 27 personnes a chaviré et coulé au large de l'île grecque de Farmakonisi dans la mer Égée "alors qu'il était remorqué par les garde-côtes grecs"<sup>24</sup>. Onze personnes sont mortes. Après ce naufrage meurtrier, la Grèce a été condamnée par la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), non seulement parce que les garde-côtes n'ont pas protégé la vie humaine, mais aussi parce qu'ils ont utilisé des déclarations manifestement falsifiées des survivant.e.s pour décharger les autorités grecques de toute responsabilité.<sup>25</sup>



Bateau chaviré dans le naufrage de Farmakonisi (Kathimerini)

En juillet 2022, moins d'un an avant le naufrage de Pylos, la Cour européenne des droits de l'homme a condamné la Grèce, estimant qu'elle avait violé plusieurs articles de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH). En ce qui concerne le droit à la vie (article 2 de la CEDH), la Cour a tout d'abord estimé que les autorités grecques n'avaient pas correctement enquêté sur l'incident. Deuxièmement, bien que la Cour n'ait pas des conclusions concernant les détails de l'opération de sauvetage", ni commenté les allégations des survivants selon lesquelles les HCG avait tenté de repousser le bateau de pêche "vers la côte turque", la Cour européenne des droits de l'homme a conclu à l'unanimité que la Grèce avait violé le droit à la vie parce que " les autorités n'avaient pas fait tout ce que l'on pouvait normalement attendre d'elles pour protéger des vies humaines"<sup>26</sup>.

Les HCG ont également montré leur volonté à essayer de remorquer des bateaux plus grands. En novembre 2022, un bateau de pêche avec environ 500 personnes à bord près de la Crète a été remorqué jusqu'au port. Heureusement pour les personnes à bord, le remorquage ne s'est pas soldé par un naufrage<sup>27</sup>.

Un bateau comme l'Adriana transportant autant de personnes ne peut être remorqué sans mettre les passagers en grave danger. Lors d'une opération de sauvetage sérieuse, la plupart des passager.e.s, sinon tou.te.s, auraient été évacué.e.s du navire en difficulté et embarqué.e.s à bord d'un navire de sauvetage. Tou.te.s auraient été équipé.e.s de gilets de sauvetage. Un navire ne peut être remorqué en toute sécurité que s'il y a un capitaine correctement formé à bord et s'il y a un contact permanent entre le navire remorqueur et le navire remorqué. Rien de tout cela ne s'applique au naufrage de Pylos.

En outre, pendant le remorquage, les mouvements brusques doivent être évités, tels que les virages brusques à gauche ou à droite. Ces mouvements déstabiliseraient le bateau et pourraient le faire chavirer. Selon les survivants, c'est exactement ce qui s'est passé<sup>28</sup>. Le remorquage d'un bateau dont le centre de gravité est si haut (en raison des nombreuses personnes présentes sur le pont supérieur) est totalement exclu de tout protocole de sécurité.



Opération de sauvetage par une organisation civile de recherche et de sauvetage (VOA News)

Les organisations civiles de sauvetage ont, à de nombreuses reprises, secouru des personnes à bord de bateaux tels que l'Adriana, en stabilisant soigneusement le bateau en détresse et en embarquant les personnes à bord de leurs navires. Ces opérations ne sont jamais faciles, mais il est néanmoins possible de les effectuer en toute sécurité. En supposant que le HCG soit bien entraîné, la seule explication à leur comportement est que les responsables ont décidé de faire ce qu'ils font toujours : remorquer un bateau avec des personnes en migration dans des eaux étrangères/zones SAR et les laisser à la dérive. Il s'agit de leur principale méthode de "gestion des migrations", qui consiste à effectuer des refoulements. Dans le cas présent, bien qu'il ne s'agisse pas d'un refoulement au sens strict, les HCG les auraient tirés vers une autre zone SAR et se seraient "débarrassés du problème". Pour être clair, dans les jours qui ont suivi le naufrage de Pylos, entre le 15 et le 20 juin, les garde-côtes grecs ont mené au moins 14 opérations de refoulement, impliquant 283 personnes<sup>29</sup>.



Refoulement effectué par les HCG (gardes côtes grecs) 4 jours seulement après le massacre de Pylos (Garde côtière turque)

Les militants d'Alarm Phone sont restés en contact avec le bateau en détresse tout au long de la journée. Ils rapportent que les derniers mots échangés ont été : " Mon ami, le bateau que tu nous as envoyé..."<sup>30</sup>. Peu après, des centaines de personnes sont mortes. Nous ne pouvons que deviner quels auraient pu être les mots suivants. Très probablement : "Le bateau que tu nous as envoyé est venu nous tirer vers l'Italie". De toute évidence, Alarm Phone n'a pas envoyé de bateau. Ce n'est pas en leur pouvoir. Mais il est bon de rappeler que ces dernières années, la recherche et le sauvetage civils sont devenus impossibles en Grèce. Et nous pouvons affirmer sans risque que si les organisations civiles de recherche et de sauvetage avaient été actives, ces décès auraient probablement été évités.



## "Nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour sauver les victimes"

Les survivants affirment que même après le naufrage du bateau, alors que des centaines de personnes étaient à l'eau, les HCG ne sont pas intervenus avant longtemps. Même après le naufrage du bateau, la coordination des secours assurée par le HCG avec les autres navires présents sur les lieux a été totalement inadéquate.

À 2h12, les HCG lancent un appel de détresse : "Navire en train de couler. Nombre important de personnes. Les navires à proximité sont priés de procéder à des opérations de recherche et de sauvetage". Il semble que le LS-920 n'a pas fait beaucoup plus que cela. En fait, un navire civil, le Rekon, a répondu à l'opération de recherche et de sauvetage et est arrivé sur les lieux environ une heure après l'appel de détresse. Selon le témoignage de son capitaine, une heure après l'appel de détresse, la présence des HCG n'est même pas mentionnée. Le capitaine décrit la scène qu'il a trouvée : 3 autres navires civils étaient déjà sur place, à la recherche de survivant.e.s, la coordination semblant se faire ailleurs. Les HCG sont arrivés environ une heure plus tard et ont pris le "commandement sur place", ce qu'il aurait dû faire depuis le début.



Survivants sur le Mayan Queen IV (BOAT International)

Le Mayan Queen IV, un yacht de luxe appartenant à une famille mexicaine multimillionnaire, a déclaré avoir sorti de l'eau une centaine de survivants vivants. Plus tard, un autre navire, un cargo turc, a récupéré un autre survivant dans une situation médicale critique. Le capitaine demande une aide médicale, soutenu par le capitaine du Rekon. Le HCG a répondu qu'un hélicoptère viendrait, mais cela a pris beaucoup trop de temps. Le capitaine Bektasoglu, capitaine du Rekon se souvient :

*Je n'en pouvais plus, j'ai suggéré [au cargo turc] de demander de l'aide au croiseur, mais on lui a ordonné d'attendre. Il a continué à demander une assistance médicale pendant plus d'une heure et je lui ai recommandé à nouveau d'approcher le croiseur pour obtenir de l'aide. Ils ne m'ont pas écouté, ni en turc ni en anglais<sup>31</sup>.*

L'hélicoptère est finalement apparu à l'aube et quelques personnes secourues, ainsi que les morts, ont été transférés sur le navire grec<sup>32</sup>. Un navire de la marine grecque plus important, le YASA Canary, n'est arrivé qu'à l'aube, bien trop tard.

Le HCG n'a pas réussi à coordonner ce sauvetage à plusieurs niveaux. Il est important de mentionner à nouveau que pendant ces heures critiques, l'Aigaion Pelagos, l'un des navires de sauvetage les plus modernes d'Europe, était inactif non loin de là, dans le port de Gytheio<sup>33</sup>.



Aigaion Pelagos (Marine Traffic)



Il est clair qu'au moment où l'Adriana a coulé, il était trop tard pour l'activer, mais il aurait dû être déployé immédiatement après avoir reçu les premiers rapports d'un bateau en détresse, afin de mener une opération de sauvetage à ce moment-là. L'équipage du LS-920 aurait dû être beaucoup plus rapide et efficace. Il aurait dû être sur place dès le début et coordonner le sauvetage dès le moment où l'Adriana a coulé. Il aurait dû mettre immédiatement à l'eau des petits bateaux de sauvetage pour fournir du matériel de sauvetage et sortir les gens de l'eau. Au lieu de cela, ils sont apparemment arrivés à 02h55, soit près d'une heure après le naufrage de l'Adriana, laissant à l'équipage du Mayan Queen le soin de récupérer la plupart des survivants. Pendant ce temps, le capitaine du Rekon mentionne qu'il n'a trouvé aucun dispositif de sauvetage, à l'exception d'un conteneur de radeau de sauvetage même pas ouvert. Pas de radeaux, pas de dispositifs flottants, ni de gilets de sauvetage.



Matériel de récupération des personnes dans l'eau que l'on s'attend à trouver sur les lieux d'une opération de sauvetage (Obligations de l'État en matière de sauvetage en mer. Brochure destinée à la société civile 2020)

Ceci nous laisse avec quelques questions sans réponse. Où sont allés les HCG après le naufrage de l'Adriana? Que s'est-il passé dans les instants qui ont précédé l'arrivée des navires civils? Les HCG ont-ils même essayé de les secourir?

## La dissimulation

Il est clair que le HCG a manipulé les témoignages des survivants, parfois en les contraignant, parfois en se débarrassant des témoins, parfois en les réduisant au silence. Il s'agissait de dissimuler tout signe d'implication dans le naufrage du bateau, sans même parler de leur responsabilité directe.

Lighthouse Reports, en coopération avec de nombreux autres journalistes, a interviewé 17 survivants. Comme nous l'avons documenté ci-dessus, 16 des 17 survivants ont déclaré que le HCG avait attaché une corde au navire et avait essayé de le remorquer peu avant qu'il ne chavire.<sup>34</sup> Au moins neuf survivants ont donné des interviews d'abord sous interrogatoire des HCG et plus tard devant un tribunal grec. Lighthouse Reports a comparé les transcriptions de ces entretiens.

### Falsifier des témoignages

En examinant les transcriptions des déclarations initiales des HCG, il est frappant de constater que quatre des témoignages décrivent l'incident dans des termes presque identiques. Ces transcriptions expliquent que le bateau a chaviré parce qu'il était "vieux" et précisent également qu'"il n'y avait pas de gilets de sauvetage"<sup>35</sup>. La formulation étrangement identique ne peut s'expliquer par un travail de traduction bâclé, puisque trois interprètes différents sont intervenus. Il s'agit plutôt d'une preuve que les HCG ont modifié les témoignages, écrit ce qu'ils voulaient entendre, en incluant le même paragraphe spécifiquement formulé dans tous les témoignages. Il semble qu'aucun d'entre eux n'était disponible pour vérifier si leurs falsifications étaient convaincantes, mais à quoi pouvait-on s'attendre ? Leur temps est précieux, ils sont trop occupés à repousser les gens toute la journée durant.

Sur les 9 survivants, 6 ont déclaré devant le tribunal que le bateau avait chaviré à cause des tentatives de remorquage des HCG. Dans les interviews de Lighthouse Reports, 2 survivants témoignent que les HCG ont falsifié leurs déclarations. Selon un survivant :

*Ils m'ont demandé ce qui était arrivé au bateau et comment il avait coulé. Je leur ai dit que les garde-côtes grecs sont venus, ont attaché la corde à notre bateau et nous ont remorqués, ce qui a fait chavirer le bateau[...] Ils n'ont pas écrit cela dans mon témoignage. Quand ils l'ont présenté à la fin, je n'ai pas pu retrouver cette partie.<sup>36</sup>*

L'autre survivant affirme également avoir déclaré lors de l'interrogatoire initial que le bateau avait chaviré à cause du remorquage, mais qu'il a finalement signé un document qui ne contenait pas cette information parce qu'il était "terrifié".

Efsyn rapporte également que les témoignages des survivants ont radicalement changé.<sup>37</sup> Juste après le naufrage, les survivants le décrivent de manière identique :

*Dans la soirée, un bateau des garde-côtes est venu nous aider et soudain, le bateau a chaviré et nous nous sommes retrouvés à l'eau. Ils nous ont alors secourus à l'aide d'un canot pneumatique. Deux ou trois autres bateaux sont arrivés plus tard dans la nuit et nous ont aidés. À l'aube, nous avons été transférés sur l'un d'eux et nous avons été amenés au port où nous nous trouvons actuellement. Ils nous ont également donné de l'eau.<sup>38</sup>*

Trois jours plus tard, les mêmes survivants ont décrit des événements complètement différents : cette fois dans leurs propres mots, avec des différences raisonnables entre eux en fonction de leurs expériences spécifiques. Dans leurs nouvelles déclarations, les survivants rapportent à nouveau que les garde-côtes ont attaché une corde au bateau, les ont remorqués et ont fait couler le bateau surchargé.<sup>39</sup>

Ce n'est pas la première fois que les HCG sont accusées de falsifier des déclarations de témoins pour couvrir leurs actions. Dans l'affaire du naufrage de Farmakonisi, 9 des 16 requérants avaient fourni des déclarations initiales comme témoins en janvier 2014. Ils déclarent des problèmes d'interprétation lors de la prise de leurs déclarations et que les enregistrements de leurs déclarations ne reflétaient pas leur véritable contenu. En outre, ils ont soutenu avec succès devant la Cour européenne des droits de l'homme qu'ils n'avaient jamais dit que le bateau avait coulé à cause d'un mouvement soudain des personnes à bord.<sup>40</sup>

## Réduire les témoins au silence et camoufler les preuves

Dans la foulée, l'État a tenté d'isoler et de réduire au silence les survivants du naufrage, en essayant de les couper de l'importante présence médiatique. Les survivants ont été maintenus au port de Kalamata dans des conditions semblables à celles d'une prison, entourés de policiers et d'agents de l'OPKE (Équipe de prévention et de répression de la criminalité), les empêchant de parler aux journalistes. Cette interdiction s'est poursuivie dans le camp de Malakasa, où les survivants ont ensuite été transférés. Là, ils ont signalé que leurs téléphones avaient été confisqués par la police et remplacés par d'autres téléphones. Les gens affirment avoir des photos et des vidéos sur leurs téléphones qui permettraient de reconstituer l'ensemble du voyage<sup>41</sup>.



Entrepôt à Kalamata où les HCG ont gardé les survivants (South China Morning Post)

Il semble que les HCG aient également tenté de contrôler les réactions dans la presse des capitaines des autres navires impliqués dans la manœuvre de recherche et de sauvetage. Des journalistes ont déclaré avoir essayé d'obtenir des interviews de ces capitaines après le naufrage. Bien qu'aucun d'entre eux n'ait dit qu'ils avaient reçu l'ordre de ne pas

parler à la presse, la plupart d'entre eux se sont montrés réticents à répondre aux questions. Un porte-parole de la compagnie maritime propriétaire du cargo grec Faithful Warrior a déclaré aux journalistes du New York Times que les HCG leur avaient demandé de ne pas faire de commentaires et de leur adresser toute demande de renseignements<sup>42</sup>.

Les responsables du HCG se sont efforcés d'éliminer tout témoin de la scène du crime. Ils ont ordonné à un pétrolier de s'éloigner à une distance de 6 milles nautiques à partir de laquelle il n'y avait plus de contact visuel, puis de poursuivre sa route<sup>43</sup>. Et jusqu'au bout, même FRONTEX, son partenaire habituel, n'a pas été le bienvenu sur les lieux du crime. Selon FRONTEX :

*Comme un drone de FRONTEX devait patrouiller dans la mer Égée le même jour, l'agence a proposé de fournir une assistance supplémentaire avant le vol prévu et programmé. Les autorités grecques ont demandé à l'agence d'envoyer le drone pour un autre incident de recherche et de sauvetage au sud de la Crète, avec 80 personnes en danger. au sud de la Crète avec 80 personnes en danger. Après avoir assisté à cet incident, le drone a volé vers la dernière position connue du navire de pêche. Le drone est arrivé sur les lieux quatre heures plus tard, à 04:05 UTC (7:05 EEST), alors qu'une opération de recherche et de sauvetage à grande échelle menée par les autorités grecques était en cours et qu'il n'y avait aucun signe du bateau de pêche. bateau de pêche. Aucun avion ou bateau de FRONTEX n'était présent au moment de la tragédie<sup>44</sup>.*

FRONTEX n'a jamais eu de problème pour collaborer, couvrir ou ignorer les crimes des HCG. Mais aujourd'hui, l'agence commence à s'inquiéter. Pour être clair, ce n'est pas à cause de la perte de centaines de vies, mais parce que cette fois-ci, la tentative de dissimulation est tellement bâclée qu'elle craint plus pour sa réputation que pour ses relations avec la Grèce. FRONTEX doute désormais de la déclaration officielle des HCG et a fait circuler un rapport interne sur l'incident, basé sur les témoignages des survivants qui affirment que les HCG sont responsables des noyades<sup>45</sup>. FRONTEX envisage même de suspendre temporairement ses opérations en Grèce<sup>46</sup>.

## Des campagnes de désinformation (médiatiques)

Les HCG ont envoyé leur porte-parole, Nikos Alexiou, pour renseigner les médias, qui s'est perdu dans les contradictions. Apparaissant sur ANTI News, Alexiou a nié que les HCG aient attaché une corde au navire, et que les HCG n'avaient pas tenté de remorquer l'Adriana<sup>47</sup>. Cependant, à peu près au même moment, un fonctionnaire de l'autorité portuaire a déclaré au journal Kathimerini que les HCG avaient effectivement attaché une corde à l'Adriana.<sup>48</sup>

Plus tard, Alexiou a répondu aux questions de ERT News sur l'absence de séquences vidéo du LS-920, affirmant de manière absurde qu'aucune séquence n'existe parce qu'il aurait fallu que les officiers montent sur le pont et prennent des vidéos avec leurs téléphones portables !<sup>49</sup> Pourtant, le LS-920, un modèle Cantieri Navale Vittoria P355, a été construit en 2021 pour une valeur de 13,9 millions d'euros (financé à 90 % par l'UE) et est équipé de deux capteurs électro-optiques de pointe (en d'autres termes, des ca-meras), qui peuvent couvrir un rayon de plus de dix kilomètres.<sup>50</sup> Cet équipement a permis à l'équipage du LS-920 de voir l'Adriana surchargé de centaines de personnes quelques heures avant son naufrage.



Équipement de surveillance sur le pont du LS-920 (justice4pylos.org)

C'est ce que prouve une vidéo, obtenue par le journaliste Vassilis Lampropoulos et publiée sur le site de MEGA, filmée depuis le navire sur place (LS-920), qui montre que le bateau tangue dangereusement<sup>51</sup>. Il convient de mentionner que M. Lampropoulos est connu pour recevoir régulièrement des informations "fuitées" de la part des officiels. Comment et pourquoi a-t-il reçu cette vidéo et quels sont les intérêts qu'elle pourrait servir ? Voilà des questions à poser.

Même s'il n'y a pas d'horodatage, les événements montrés dans la vidéo et les données de Marine Traffic (une application qui montre les mouvements des navires civils), il devait être 19:00 EEST. Cela prouve cependant que les caméras du LS-920 ont été allumées à un moment donné et que quelqu'un a dû les éteindre si elles n'enregistraient pas pendant le naufrage du bateau de pêche. Pourquoi quelqu'un éteindrait-il les caméras pendant une opération de sauvetage, à moins qu'il n'y ait quelque chose à cacher ?

## **Culture du secret**

D'une manière générale, il semble que beaucoup d'efforts soient faits pour que tous les détails du naufrage et de l'enquête restent confidentiels. M. Dogiakos, un procureur de la cour supérieure qui a été à plusieurs reprises la cible d'organisations et des partis d'opposition du parlement grec pour ses relations avec Nea Dimokratia, a mis en garde toutes les personnes impliquées dans l'enquête sur son caractère hautement confidentiel.

La décision de M. Dogiakos d'envoyer une circulaire au chef du bureau du procureur de la cour d'appel de Kalamata, au chef du bureau du procureur du tribunal de première instance de Kalamata et au capitaine de l'autorité portuaire de Kalamata a été perçue par beaucoup comme un acte de menace afin que les preuves cruciales prouvant l'implication des HGC dans l'incident ne soient pas divulguées à la presse<sup>52</sup>. Cet acte a également fait sensation, car il s'agissait de l'un de ses derniers actes en tant que procureur, puisqu'il a pris sa retraite quelques jours plus tard.

# Le traitement des familles des personnes disparues et décédées

Pour ceux qui sont contraint.e.s de traverser l'Europe par les routes les plus dangereuses, il y a de nombreuses façons de mourir ou de disparaître : naufrages, refoulements, chutes par-dessus bord en cas de tempête ou parce que les bateaux sont surchargés. Ensuite, il y a de nombreuses façons de mourir dans les camps et les hôpitaux d'Europe, en raison de la négligence médicale et de conditions de vie épouvantables.

Lorsque les familles et les ami.e.s tentent d'obtenir des informations, de confirmer un décès ou d'accéder au corps, ils et elles se heurtent à des obstacles bureaucratiques et à des attitudes racistes. Ils sont traités comme inférieurs, comme si leur perte comptait moins, comme s'ils étaient venus pour causer des ennuis, ou simplement pour créer plus de travail peu convaincant.

Lorsqu'il s'agit d'une "mort naturelle", par exemple d'un décès dans un camp ou un hôpital, il n'est pas nécessaire d'identifier le corps pour en obtenir la charge. Pourtant, il faut beaucoup d'efforts pour que les proches puissent accéder à ce qui ressemble à des funérailles décentes. En revanche, lorsqu'il s'agit de corps échoués sur le rivage, que ce soit après un naufrage ou même sans lien avec des incidents connus en mer, l'odyssée des proches pour identifier, prouver leur lien de parenté et enterrer leurs proches est plus difficile.

La plupart des institutions impliquées ne sont pas d'un grand secours - et c'est un euphémisme - pour les familles. Premièrement, les HCG doivent enregistrer la personne comme disparue. Dans de nombreux cas, les HCG se contentent d'éconduire les familles à moins qu'elles ne soient accompagnées d'un avocat, ou à tout le moins, d'un locuteur grec. Une fois la disparition enregistrée, les familles doivent se rendre à l'hôpital pour identifier la personne défunte. Si elles veulent recevoir un certificat de décès ou faire transférer le corps, elles doivent procéder à une identification officielle. Pour ce faire, seule une correspondance ADN est considérée comme adéquate. Les échantillons doivent être envoyés à



un laboratoire d'Athènes pour établir la concordance, ce qui peut prendre jusqu'à 20 jours en fonction de la charge de travail du laboratoire. Dans certains cas, les corps peuvent être conservés aussi longtemps, mais dans d'autres, ils ne peuvent pas l'être et l'enterrement doit avoir lieu avant qu'une identification officielle ne soit faite. Dans ce cas, la personne sera enterrée dans une tombe anonyme. Même avec une vérification ADN (si la famille et les ami.e.s veulent et peuvent attendre aussi longtemps), la tombe n'est généralement pas marquée, à moins que la famille achète une pierre tombale ou met une marque en bois dans le sol.

À Lesbos, les familles et les amis en deuil sont souvent choqué.e.s lorsqu'ils et elles voient le "cimetière" pour la première fois. Il est assez éloigné de la ville et se résume à un champ avec très peu d'infrastructures.<sup>53</sup> Il y a des centaines de tombes : certaines sont marquées, la plupart ne le sont pas, et beaucoup sont difficiles à identifier parmi la végétation qui pousse dans le champ lui-même. Les membres de la communauté du défunt sont celles et ceux qui doivent préparer le corps et creuser la tombe.

Il n'est pas obligatoire que les choses se passent ainsi, mais c'est exactement ce que veulent les responsables de ces décès - le ministre du gouvernement, le responsable des gardes-côtes, le directeur du camp - pour que



Tombe "inconnue" dans le cimetière de Kato Tritos, Lesbos (CNN)

la mort des personnes migrantes soit reléguée aux dernières pages des journaux et oubliée le plus rapidement possible. Les disparu.e.s sont de toute façon oublié.e.s par les Européen.ne.s. Ils et elles sont à peine évoqué.e.s, même pas sous forme de chiffres. Pour leurs amis et leurs familles, il n'y a rien qui viendrait pour clore cette épreuve. Souvent, personne ne leur donne même le respect d'une explication, pour leur dire simplement comment des corps peuvent disparaître dans la mer, ou pourquoi cela peut prendre tant de temps avant que les corps ne soient retrouvés. Ce qui reste, c'est un grand vide dans la vie des gens et des communautés.

Nous avons entendu exactement la même chose de la part des familles à la recherche de leurs proches après le massacre de Pylos. Un membre de la famille décrit :

*Les autorités grecques auraient dû donner accès aux proches pour qu'ils et elles puissent reconnaître de visu les personnes qui leur sont chères. Mais les autorités ont préféré s'en tenir aux formalités plutôt qu'à l'humanité. Elles conservent les cadavres depuis près de cinq jours et demandent des analyses ADN.*

*Premièrement, le processus d'identification par l'ADN est très long et deuxièmement, il n'y a que peu de laboratoires disponibles dans les pays d'origine pour prélever l'ADN de la manière requise. Au Pakistan, par exemple, seuls deux laboratoires dans tout le pays ont la capacité d'effectuer les tests ADN requis. Il s'agit donc d'un problème auquel les familles, qui souffrent déjà et qui sont dans la peine, doivent faire face; un problème qui devrait préoccuper la Croix-Rouge.*

Alarm Phone, qui tente également de soutenir les familles, déclare : "Les personnes qui ont subi une grande perte sont, une fois de plus, laissées à elles-mêmes par les institutions publiques dans leur recherche de proches disparu.e.s. De même les proches qui se rendent en Grèce pour identifier les corps ne bénéficient pas d'un grand soutien"<sup>54</sup>

La torture ne s'arrête pas à la disparition ou à la mort. Elle s'étend à leurs proches et à l'ensemble de leur communauté. Les gens sont déshumanisés même dans la mort et le deuil. Elles sont rendues invisibles, et activement oubliées.

## Les hommes qui servent de boucs émissaires

Un jour seulement après le naufrage, 9 hommes d'origine égyptienne ont été arrêtés et accusés des chefs d'accusation suivants : avoir facilité l'entrée illégale sur le territoire, avoir provoqué un naufrage, avoir mis sur pied une organisation criminelle, entrée illégale sur le territoire, homicide involontaire et mise en danger de la vie des passagers.

Le degré d'implication des accusés est pour le moins discutable. La base de ces accusations est que certains témoignages affirment que, parmi les 9 hommes arrêtés, certains distribuaient de l'eau et de la nourriture durant les premiers jours du voyage, ou montraient d'autres signes d'un rôle clairement défini dans le fonctionnement du bateau. Pourtant, dans le même temps, d'autres passagers affirment le contraire, à savoir qu'aucun de ces hommes arrêtés n'était impliqué dans les procédures à bord.<sup>55</sup> Si certains survivants affirment que les 9 hommes égyptiens maltrahaient des passagers, d'autres affirment que certains d'entre eux ont essayé d'aider. Les autorités ont d'abord déclaré que l'un d'entre eux avait avoué être un facilitateur, mais d'autres sources disent que tous ont nié leur culpabilité. Des activistes en contact avec des survivants affirment que parmi les 9, au moins certains n'étaient pas impliqués, tandis que les médias grecs de droite n'ont pas hésité à les présenter comme les responsables de la catastrophe.<sup>56</sup>

Une fois encore, les entretiens des survivants avec Lighthouse Reports indiquent une ingérence de la part des HCG. Un survivant interrogé "a ajouté que les gardes-côtes ont fait pression sur lui pour qu'il désigne certaines personnes comme étant les passeurs responsables de l'opération. Cette affirmation est étayée par notre analyse des documents : deux réponses aux questions des gardes-côtes sur les passeurs contiennent des phrases identiques".<sup>57</sup> Deux survivants ont déclaré à la BBC que les gardes-côtes avaient demandé à tous les survivants de dire que les 9 hommes égyptiens étaient leurs trafiquants, et l'un d'entre eux d'ajouter qu'"ils ont été emprisonnés et accusés à tort par les autorités grecques pour tenter de couvrir leur crime".<sup>58</sup>

Les journalistes se sont également entretenus avec Farzin Khavand, qui a servi d'interprète aux HCG à Kalamata lors de l'enquête sur une autre affaire de " trafic d'êtres humains ". Les accusés avaient déclaré qu'ils étaient simplement des passager.e.s comme tout le monde à bord, qu'ils n'avaient même jamais vu la mer auparavant et qu'ils s'étaient relayés pour diriger le bateau, comme tous les autres hommes. Les autres passager.e.s ont confirmé leurs déclarations. Khavand a traduit fidèlement leurs récits aux gardes-côtes, mais lorsqu'il a vu les transcriptions, il a réalisé que les témoignages avaient été modifiés. Il pense qu'ils ont modifié leur histoire sous la pression des autorités grecques, affirmant que les Iraniens accusés lui ont dit que certains de leurs compagnons de voyage afghans s'étaient servi d'eux, que les gardes-côte leur ont dit de désigner les Iraniens comme étant les passeurs afin d'éviter d'être "traités de façon désagréable", d'être menacés de prison et, en fin de compte, d'être "renvoyés aux Talibans"<sup>59</sup>. Selon les observateurs du procès, les personnes "les plus susceptibles d'être arrêtées" dans de tels cas sont celles " de nationalité différente de la majorité à bord ".<sup>60</sup>

Il convient de mentionner à quel point il est problématique que les garde-côtes interrogent les survivant.e.s et les accusé.e.s, puisque les garde-côtes sont précisément celles et ceux qui attaquent régulièrement les gens en mer. Mais il est particulièrement inquiétant dans l'affaire du Pylos, alors que tant de signes indiquent que les garde-côtes sont à l'origine du naufrage, que ce soient leurs officiers qui mènent l'enquête.<sup>61</sup> C'est laisser le renard garder le poulailler!

Il ne s'agit pas d'un incident isolé. Presque tous les bateaux arrivant sur les côtes grecques comptent au moins une personne arrêtée pour "aide à l'entrée illégale". Dans les cas de naufrage et/ou de décès, la chasse aux "facilitateurs" est presque garantie, puisque les HCG, l'État Grec et l'Union européenne doivent trouver un bouc émissaire pour se décharger de leur responsabilité.

Que signifie donc le terme "facilitation" ? Quelqu'un doit diriger un bateau. Un grand bateau comme l'Adriana a besoin d'un petit équipage pour s'occuper du moteur, de la navigation et de la direction. Il est tout à fait logique que les passagers ayant au moins un peu d'expérience assument ces responsabilités pour se mettre en sécurité avec leurs co-passagers. La législation européenne qualifie ces personnes de "facilitateurs" afin de les dissuader d'assumer de tels rôles. Mais si l'on considère que l'immigration est ineluctable, la vraie question

est qu'est ce que ce type de politique génère, à part davantage de chaos à bord de navires déjà inaptes à la navigation ?

La Grèce a l'une des législations les plus strictes de l'Union européenne en matière de lutte contre le trafic des êtres humains. En 2000, la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée a été rédigée. En 2000, la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée a été rédigée, créant deux protocoles différents et séparant les accusations de trafic d'êtres humains et de traite des êtres humains. Le trafic d'êtres humains est souvent défini comme la facilitation, le transport, la tentative de transport ou l'entrée illégale d'une ou de plusieurs personnes à travers une frontière internationale. La traite des êtres humains est un ensemble d'activités dans lesquelles des personnes sont recrutées, hébergées, transportées, achetées ou enlevées à des fins d'exploitation, telles que l'esclavage sexuel ou le travail forcé.<sup>62</sup> Au niveau de l'UE, une nouvelle législation a été mise en place en 2002 par le biais du "Facilitators Package".<sup>63</sup> Elle a marqué un changement dans la criminalisation de la facilitation du franchissement des frontières. Alors que dans le "Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer" des Nations unies de 2000,<sup>64</sup> l'infraction consistait à faciliter l'entrée sur le territoire national en vue d'obtenir un avantage financier ou matériel, avec le paquet "Facilitateurs" le mot "trafic" n'est même pas défini, pas plus que des termes tels que "gain financier" et "aide humanitaire" ne sont clairement définis. Cela conduit à un large éventail d'inculpations, basées sur le délit de "facilitation à l'entrée illégale", qui sont laissées à l'appréciation des États membres pour déterminer comment les sanctions doivent être intégrées dans la législation nationale. En Grèce, la législation nationale vise tous les conducteurs de véhicules ou de navires - le gain financier n'est pas considéré comme une condition préalable à la responsabilité pénale, mais est simplement considéré comme une circonstance aggravante.<sup>65</sup>



[https://twitter.com/CaptainSupport\\_](https://twitter.com/CaptainSupport_)

Plus de 2000 personnes ont déjà été reconnues coupables et condamnées à d'énormes peines de prison sur la base "d'accusations liées au trafic".<sup>66</sup> Les personnes condamnées pour "facilitation", ou celles qui sont accusées en détention provisoire, constituent le deuxième groupe de détenus le plus important dans les prisons grecques à l'heure actuelle. Les arrestations sont souvent arbitraires et les procès ne respectent généralement pas les normes d'équité les plus élémentaires. Selon Captain Support, un réseau d'activistes apportant un soutien juridique aux conducteurs de bateaux accusés, ces procès se déroulent généralement avec une traduction inadéquate ou sans traduction du tout. Les accusés sont défendus par des avocats nommés par l'État qui n'ont pas rencontré leurs clients ou examiné le dossier avant le matin du procès, qui ne dure en moyenne que 38 minutes, bien que la peine moyenne prononcée soit de 44 ans et des amendes de plus de 370000 euros.<sup>67</sup>

Lighthouse Reports s'est entretenu avec les familles des personnes arrêtées, les survivants, ainsi qu'avec des experts des réseaux de passeurs en Libye. Ils se sont entretenus avec les familles de 5 des 9 hommes égyptiens accusés. Ils ont tous déclaré qu'un membre de leur famille était également un.e passager.e qui avait versé de l'argent pour monter à bord de l'Adriana. 3 des 5 familles sont même en mesure de fournir des preuves de paiement. Après des entretiens approfondis, Lighthouse Reports a conclu qu'aucun des "principaux passeurs impliqués dans l'organisation du voyage" n'était à bord du navire.<sup>68</sup>

Qui était donc derrière ce voyage ? Les survivants, les initiés et les analystes ont expliqué qu'il avait été organisé avec un large soutien de personnes puissantes rattachées à Khalifa Haftar, un chef de guerre libyen bien connu.<sup>69</sup> Les autorités de l'UE sont bien conscientes du fait que les milices de l'Est de la Libye, sous la direction d' Haftar, effectuent à la fois des rapatriements (pullback) illégaux et des opérations de trafics. Malgré cela, l'Italie et Malte tentent de conclure des accords avec Haftar pour empêcher la migration en échange de fonds. Il semble que les États membres de l'UE, dans leur tentative de stopper l'immigration, soient prêts à soutenir un homme qui a été jugé responsable de crimes de guerre par un tribunal fédéral américain.<sup>70</sup>



Le commandant de l'armée nationale libyenne, le maréchal Khalifa Haftar, rencontre le Premier ministre italien Giorgia Meloni à Rome, le 4 mai 2023 (Libya Review)

Ces sales accords n'engendrent que de la souffrance, car les personnes en déplacement sont de plus en plus souvent détenues, torturées, refoulées, volées et assassinées. Il est clair que l'UE ne s'en préoccupe pas, mais il est également évident que ces accords ne sont même pas efficaces en soi. Comme le montre clairement le massacre de Pylos, ceux avec qui l'UE traite pour stopper l'immigration sont ceux qui s'avèrent prêts à la faciliter. Et les fonds promis risquent fort d'alimenter d'autres conflits dans une région en proie à un conflit civil intermittent depuis 2011, favorisant un camp au sein d'un milieu d'administrations rivales, de milices et de réseaux criminels.

Lorsque les États prétendent "lutter contre le trafic de migrants", ils ne font en réalité que lutter contre l'immigration et les migrants eux-mêmes. Et n'oublions pas que ce sont ces mêmes personnes qui tuent activement les migrants en les forçant à emprunter des itinéraires encore plus dangereux, en les laissant mourir par non-assistance, en les refoulant et en les abandonnant sur des navires qui ne sont pas en état de naviguer. Ils prétendent qu'ils s'inquiètent de la mise en danger de la vie des gens par les "méchants passeurs".<sup>71</sup> Pardonnez-nous si nous avons quelques doutes.

## Le rôle des médias

Comme d'habitude, les médias grecs se sont empressés d'affirmer que les "méchants passeurs" avaient causé cette "tragédie" ou, plus cruellement encore, que les personnes l'ont provoquée elles-mêmes en montant à bord d'un tel bateau. Bien entendu, il manquait une analyse des mécanismes (européens) qui obligent les gens à emprunter une route aussi dangereuse. Beaucoup se sont empressés de défendre leurs "hommes en bleu", les héroïques garde-côtes. Le chef du parti Syriza, Alexis Tsipras, a déclaré qu'il ne voulait "pas faire porter le chapeau aux hommes et aux femmes de la Garde côtière [...] Iels sont tout autant celles et ceux qui ont sauvé des gens, qui ont fait des efforts surhumains"<sup>72</sup>

Quatre jours seulement après le naufrage de l'Adriana, le Premier ministre Mitsotakis a profité de l'occasion pour défendre une fois de plus le HCG et ses politiques frontalières "dures mais justes". À ce point, des questions critiques avaient été posées à la HCG par des journalistes, par la société civile et même par d'autres membres de l'organisation elle-même. En réponse à ces questions, Mitsotakis a déclaré :

*Nous sommes tous choqués ... par le tragique naufrage qui a eu lieu au large de Pylos. Mais je crois que nous sommes également tous scandalisés par le fait que la seule préoccupation de certains aujourd'hui semble être de blâmer nos garde-côtes, au lieu de souligner le rôle des misérables trafiquants.*<sup>73</sup>

Et il répète une fois de plus ce dont il s'agit en fin de compte, ce qu'il faut maintenir à tout prix - maintenir les migrant.e.s éloigné.e.s : "Depuis quatre ans, nous menons une politique stricte mais juste sur la question des réfugié.e.s. Je vous avais dit en 2019 que je réduirais drastiquement les flux migratoires affectant les îles de la mer Égée orientale et nous avons mis cet engagement en pratique." Et comme si cela n'était pas assez cynique, il ajoute : "Cette politique, outre sa dimension de sécurité nationale, est aussi une politique profondément humanitaire [...]. Moins il y aura de bateaux en mer Égée et en Méditerranée en ce moment, moins il y aura de chances que cela se reproduise".



"Profondément humanitaire"? Les refoulements, les tortures, les meurtres? Faire couler un bateau avec 750 personnes à bord? Peut-être que Mitsotakis devrait acheter un nouveau dictionnaire, ou que nous devrions redéfinir le terme "humanitaire".

Les photos et même les noms des 9 passagers égyptiens accusés ont été publiés quelques jours après le naufrage. Ils ont été présentés comme coupables, sans qu'aucune question sur les circonstances de leur arrestation ou les doutes évidents sur leur rôle ont été ignorés.<sup>74</sup> Ce n'est pas du journalisme, c'est de la propagande d'État !



Photo des 9 accusés publiée par Proto Thema (barres de censure ajoutées par nos soins)

Certains médias grecs et internationaux ont fait un meilleur travail, mais presque tous les journalistes présents sur place à Kalamata se sont comportés comme des vautours, harcelant les survivants et les familles désespérées à la recherche de leurs proches. Écrire une "bonne histoire" est une chose, mais traquer les gens dans leur moment le plus vulnérable, armés de caméras et de questions indiscrettes, en est une autre. Ce comportement est monnaie courante lorsqu'il s'agit de l'attitude des médias à l'égard des personnes en migration. Des journalistes ont entravé des tentatives de sauvetage en se mettant en travers du chemin des secouristes, des journalistes ont mis en scène des images pour qu'elles soient encore plus "déchirantes", des journalistes sont entrés dans des espaces privés sans même le demander. Les journalistes ont régulièrement montré qu'ils n'avaient aucune honte et aucun respect pour la déontologie de leur profession, et tout cela en parlant de "liberté de la presse" et en affirmant que "quelqu'un doit leur donner une voix".



Photographe donnant un coup de pied à une personne en mouvement à la frontière serbe (BBC)

Les gens ont déjà une voix et nombreux sont ceux qui veulent raconter leur histoire. Certains n'ont rien contre le fait d'être devant les caméras. Lorsque les journalistes se comportent de la sorte, ce n'est pas une question de l'urgence du moment: il s'agit de ne pas avoir le respect d'attendre et de demander le consentement. C'est une démonstration de ce qu'ils pensent réellement des personnes qu'ils et elles subjectivent : elles sont du matériel, rien de plus. Cette approche est aussi déshumanisante que les mots qu'ils utilisent souvent : chiffres, victimes, vagues et flux. Ils et elles sont rarement représenté.e.s comme des personnes qui luttent, des personnes qui ont leur propre histoire et leur propre avenir et qui essaient de ne pas se les faire voler par des frontières racistes.

## C'est nous qui payons !

Un État n'applique ses lois que lorsqu'elles sont utiles pour se débarrasser d'opposant.e.s politiques, tels que les militant.e.s de la recherche et du sauvetage, ou pour enfermer des personnes en migration. Mais si elles empêchent les acteurs étatiques de faire ce qu'ils veulent, les lois sont contournées ou ignorées.

Le droit maritime international et sa mise en œuvre dans les cadres juridiques nationaux ne laissent pas de place aux "oui, mais...". Le sauvetage en mer n'est pas un crime ni une décision à prendre, c'est un devoir. La convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 novembre 1982 stipule ce qui suit :

*"Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon, dans la mesure où il peut le faire sans danger grave pour le navire, l'équipage ou les passagers : a) de porter assistance à toute personne trouvée en mer et risquant de se perdre". (Article 98 (1)).<sup>75</sup>*

Le devoir d'assistance en mer est une tradition maritime de longue date et une norme impérative qui a été transposée dans le droit international.

Pourquoi discuter des lois si nous ne croyons pas aux États, à leurs lois et à ceux qui prétendent les protéger et agir en conséquence ? Nous le faisons pour dénoncer leurs tactiques.

Cet incident s'inscrit dans une longue lignée d'événements similaires où, par négligence totale ou par pure violence, des personnes sont tuées. Non seulement par des naufrages et des refoulements, le monstrueux appareil d'État se manifeste par des policiers qui tuent des enfants dans les rues, par des infrastructures délabrées, qui produisent des "accidents" tous les jours (y compris des collisions de trains), l'insuffisance du système de santé et la mort des travailleurs. Bien qu'ils concernent des domaines différents de la vie sociale, le résultat est identique.

L'État tente de présenter ces faits comme des événements isolés, involontaires et malheureux. En réalité, il s'agit d'une série de meurtres commis intentionnellement. Chaque fois qu'il y a une "erreur dans la machine", les autorités tentent toujours de l'interpréter comme un léger écart par rapport à la norme, dans lequel un dysfonctionnement technique a conduit à une soi-disant "accident". Elles tentent ainsi d'en réduire l'importance et l'impact sur la vie des gens. La prochaine étape pour l'État consistera à mener une enquête juridique afin de clarifier toutes les idées fausses et de reconstruire ce qu'ils appellent "la vérité" sur les dysfonctionnements techniques qui ont provoqué l'"accident".

Et lorsque le massacre de Pylos devient une affaire juridique, son traitement passe d'une question sociale et politique d'intérêt général à une question juridique qui ne concerne que les spécialistes. Bientôt, nous aurons tous besoin d'un diplôme de droit pour pouvoir comprendre les procédures d'intérêt public. La justice sera rendue et une vérité "absolue" sera délivrée dans l'enceinte d'un tribunal, puis balayée sous le tapis.



Nous ne prétendons pas que la contribution des avocats n'est pas nécessaire dans ce combat. Mais nous ne croyons pas que leurs interventions doivent remplacer notre lutte politique. Cela ne profiterait qu'aux autorités qui veulent supprimer purement et simplement l'engagement politique de la société civile.

Ne nous arrêtons pas aux manifestations fortes et bruyantes qui ont eu lieu à Athènes, Thessalonique, Lesbos, Kalamata, et même sur la minuscule île de Pylos et dans bien d'autres endroits après le massacre. Nous devons continuer à faire pression sur tous les fronts possibles. La recherche de la justice par le biais des tribunaux est un élément important, mais il n'est pas suffisant, surtout si l'on considère l'histoire et la tradition de la résistance des peuples opprimés. Nous devons garder à l'esprit qu'une réponse au régime frontalier meurtrier, ainsi que la résistance au racisme en tant qu'outil d'oppression, ne peuvent réussir qu'au niveau politique. Une question politique laissée aux spécialistes du droit est un substitut insuffisant à une lutte politique venant des squares et des rues pour s'épanouir dans tous les aspects de la vie sociale.

Une citation de l'historien Howard Zinn démontre la force d'un mouvement qui ment pour défendre la justice :

*Les droits des travailleurs, des femmes, des Noires ne dépendent pas des décisions des tribunaux. Comme les autres branches du système politique, les tribunaux n'ont reconnu ces droits qu'après que les citoyen.ne.s se soient engagé.e.s dans des actions directes suffisamment puissantes pour obtenir ces droits (...) Ces droits ne prennent vie que lorsque les citoyen.ne.s s'organisent, protestent, font grève, boycottent, se rebellent et violent la loi (...) pour faire respecter la justice.<sup>76</sup>*

Il est temps de prendre parti.

Il est temps de déclarer haut et fort que nous n'accepterons plus aucun meurtre, ni en mer, ni dans nos quartiers.

Il est temps de riposter !



# Footnotes

1. All times are in Eastern European Summer Time (EEST) unless otherwise stated.

2. ‘Exclusive: State-of-the-art lifeguard boat not included in rescue operation in Greece – Ship remained docked in harbors close to the site’, *Documento* (16 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/exclusive-state-of-the-art-lifeguard-boat-not-included-in-rescue-operation-in-greece-ship-remained-docked-in-harbors-close-to-the-site/>.

3. Giorgos Christides, Stavros Malichudis, Corina Petridi, “‘They are urgently asking for help’: the SOS that was ignored”, *Solomon* (15 June 2023),

<https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/they-are-urgently-asking-for-help-the-sos-that-was-ignored/>.

4. Hellenic Coast Guard, ‘Συνέχεια ενημέρωσης αναφορικά με ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου’, Κεντρική Σελίδα ΛΣ-ΕΛΑΚΤ (14 June 2023),

[https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-periohx-47-nm-notiodytika-pyloy\\_/](https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-periohx-47-nm-notiodytika-pyloy_/).

5. UNHCR - The UN Refugee Agency, ‘Legal Brief on International Law and Rescue at Sea’,

<https://www.unhcr.org/media/legal-brief-international-law-and-rescue-sea>.

6. Lennart Pfahler , Tim Rohn, Jacopo Barigazzi, ‘Italy warned of dead children on migrant ship hours before it capsized’, *Politico* (15 July 2023),

<https://www.politico.eu/article/italy-warned-greece-of-dead-children-on-migrant-ship-hour-before-it-capsized/>.

7. ‘Testimony of a survivor of the sinking of #Pylos. Greece is accused of sinking the boat’, *Consolidated Rescue Group* (19 June 2023),

<https://www.youtube.com/watch?v=IOzLIXa1cQ8>.

8. Imogen Piper, Joyce Sohyun Lee, Claire Parker, ‘Tracing a tragedy: how hundreds of migrants drowned on Greece’s watch’, *Washington Post* (5 July 2023), <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/greece-migrant-boat-coast-guard/>.

9. ‘International Convention on Maritime Search and Rescue’, *International Maritime Organisation* (27 April 1979), [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx).

10. Giorgos Christides, Stavros Malichudis, Corina Petridi, “‘They are urgently asking for help’”: the SOS that was ignored’, *Solomon* (15 June 2023), <https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/they-are-urgently-asking-for-help-the-sos-that-was-ignored/>.

11. Nick Beake, Kostas Kallergis, ‘Greece boat disaster: BBC investigation casts doubt on coastguard’s claims’, *BBC News* (June 18 2023), <https://www.bbc.com/news/world-europe-65942426>.

12. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Βίντεο από την προσέγγιση του αλιευτικού για την παροχή βοήθειας’, *Kathimerini* (19 June 2023), <https://www.youtube.com/watch?v=uSyMQQdzxmo>.

13. Nick Beake, Kostas Kallergis, ‘Greece boat disaster: BBC investigation casts doubt on coastguard’s claims’, *BBC News* (June 18 2023), <https://www.bbc.com/news/world-europe-65942426>.

14. Hellenic Coast Guard, ‘Συνέχεια ενημέρωσης αναφορικά με ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου’, *Κεντρική Σελίδα ΛΣ-ΕΛΑΚΤ* (14 June 2023), [https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy\\_](https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy_/).



15. Maria Martin, Hibaí Arbide Aza, ‘Las 11 horas de angustiosa búsqueda de supervivientes del naufragio en Grecia: “Barco hundiéndose. Les pedimos que acudan al rescate”’, *El País* (21 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-21/las-11-horas-de-angustiosa-busqueda-de-supervivientes-del-naufragio-en-grecia-barco-hundiendose-les-pedimos-que-acudan-al-rescate.html>.

16. ‘Ναυάγιο στην Πύλο - Ανατροπή: Το Λιμενικό παραδέχεται ότι τελικά έριξε σκοινί στο πλοίο με τους μετανάστες’, *Ethnos* (16 June 2023),

<https://www.ethnos.gr/greece/article/266340/navagiosthnpyloanatrophitolimenikoparadexetaiotitelikaerixeskoinistoploioimetoysmetanastes>

17. Ibid.

18. Dimitris Angelidis, Christina Papastathopoulou, ‘Το Λιμενικό γνώριζε ώρες πριν ότι το αλιευτικό κλυδωνιζόταν επικίνδυνα’, *EfSyn* (19 June 2023),

[https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394275\\_limeniko-gnorize-ores-prin-oti-alieytiko-klydonizotan-epikindyna](https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394275_limeniko-gnorize-ores-prin-oti-alieytiko-klydonizotan-epikindyna).

19. Danan Kiskira Bartsoka, ‘Συγκλονιστική μαρτυρία για το ναυάγιο: «Το Λιμενικό γύρισε το πλοίο - Αν δεν μας είχε τραβήξει έτσι, δε θα είχε πεθάνει ούτε ένας άνθρωπος»’, *Documento* (18 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/nayasio-stin-pylo-to-limeniko-gyrisse-to-ploio-an-den-mas-eixe-travixei-etsi-de-tha-eixe-pethanei-oyte-enas-anthropos-syglonistikos-martyries/>.

20. Louise Callaghan, Anthee Carassava, ‘I survived the Greek shipwreck. This is what happened’, *Times* (18 June 2023),

<https://www.thetimes.co.uk/article/greece-boat-disaster-migrants-capsized-unfolded-fggpl6nvg>.

21. Ibid

22. Stavros Malichudis, Iliana Papangeli, Corina Petridi, 'Under the unwatchful eye of the authorities' deactivated cameras: dying in the darkest depths of the Mediterranean', *Solomon* (7 July 2023),

<https://wearesolomon.com/mag/format/investigation/under-the-unwatchful-eye-of-the-authorities-deactivated-cameras-dying-in-the-darkest-depths-of-the-mediterranean/>.

23. Von Armin Ghassim, Sebastian Heidelberger, Timo Robben, Sulaiman Tadmory, 'Schiffsunglück: Griechische Küstenwache wollte Boot offenbar loswerden', *tagesschau* (7 July 2023),

<https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/griechenland-schiff-fluechtlinge-100.html>.

24. 'Safi and Others Vs. Greece' (Application 5418/15), Council of Europe: European Court of Human Rights (7 July 2022),

[https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\"itemid\":\[\"002-13740\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\).

25. Eva Cossé, 'European Court Slams Greece Over Deadly Migrant Pushback', *Human Rights Watch* (8 July 2022 ),

<https://www.hrw.org/news/2022/07/08/european-court-slams-greece-over-deadly-migrant-pushback>.

26. Ibid.

27. 'Crete: Boat with 430 migrants, incl 100 children, towed to safety', *Keep Talking Greece* (22 November 2022),

<https://www.keeptalkinggreece.com/2022/11/22/migrants-distress-boat-south-crete/>.

28. See Twitter user @PaggioI, 'δεν πινηκαμε, βύθισαν σκόπιμα τη βάρκα μας\"Από πακιστανική κοινότητα Ελλάδας Κρατική μαζική δολοφονία' (17 June 2023), <https://twitter.com/PaggioI/status/1670132771589705728>.

29. Data collected from Turkish Coast Guard Command, 'Push Back Incidents', <https://en.sg.gov.tr/pushback-news>.

30. 'Alarm Phone volunteer on the Pylos shipwreck: \"They told us they wouldn't survive the night\"', *Solomon* (17 June 2023),

<https://www.youtube.com/watch?v=bV4SptggF2U>.

31. Maria Martin, Maud Jullien, ‘Una investigación señala la responsabilidad de Grecia en el naufragio del Jónico: “La Guardia Costera nos remolcó a gran velocidad y volcamos”’, *El País* (29 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-29/los-supervivientes-del-naufragio-en-el-jonico-acusan-a-las-autoridades-griegas-la-guardia-costera-nos-remolco-a-gran-velocidad-y-volcamos.html>.

32. Maria Martín, Hibai Arbide Aza, ‘Las 11 horas de angustiosa búsqueda de supervivientes del naufragio en Grecia: “Barco hundiéndose. Les pedimos que acudan al rescate.”’, *El País* (21 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-21/las-11-horas-de-angustiosa-busqueda-de-supervivientes-del-naufragio-en-grecia-barco-hundiendose-les-pedimos-que-acudan-al-rescate.html>.

33. ‘Exclusive: State-of-the-art lifeguard boat not included in rescue operation in Greece – Ship remained docked in harbors close to the site’, *Documenta* (16 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/exclusive-state-of-the-art-lifeguard-boat-not-included-in-rescue-operation-in-greece-ship-remained-docked-in-harbors-close-to-the-site/>.

34. ‘Drowning in Lies: Greece tries to cover up its own role in the Pylos shipwreck by tampering with evidence’, *Lighthouse Reports* (4 July 2023),

<https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.

35. Ibid.

36. Ibid.

37. Dimitris Angelidis, ‘Τι κρύβουν οι καρμπόν καταθέσεις επιζώντων στις Λιμενικές αρχές. Η Εφημερίδα Των Συντακτών’, *EfSyn* (21 June 2023),

[https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394581\\_ti-kryboyn-oi-karmpou-katatheseis-epizonton-stis-limenikes-arhes](https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394581_ti-kryboyn-oi-karmpou-katatheseis-epizonton-stis-limenikes-arhes).

38. Ibid.

39. Ibid.

40. 'Safi and Others Vs. Greece' (Application 5418/15), Council of Europe: European Court of Human Rights (7 July 2022), [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\"itemid\":\[\"002-13740\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\).

41. See Twitter user @lk2015r (26 June 2023), <https://twitter.com/lk2015r/status/1673353120317861889>.

42. Jason Horowitz, Matina Stevis-Gridneff, Niki Kitsantonis, 'Greek Coast Guard Faces Questions in Migrant Mass Drowning', *New York Times* (19 June 2023), <https://www.nytimes.com/2023/06/19/world/europe/greece-migrants-ship-sinking.html>.

43. 'FRONTEX statement following the tragic shipwreck off Pylos', FRONTEX (16 June 2023), <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-statement-following-tragic-shipwreck-off-pylos-dJ5l9p>.

44. Ibid.

45. Nikolaj Nielsen, 'Frontex's \"serious incident reports\" - revealed', *EUobserver* (8 March 2021), <https://euobserver.com/migration/151148>.

46. Philippe Jacqu , Marina Rafenberg, Julia Pascual, 'Frontex threatens to suspend its activities in Greece', *Le Monde* (26 June 2023), [https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/06/26/frontex-threatens-to-suspend-its-activities-in-greece\\_6037425\\_4.html](https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/06/26/frontex-threatens-to-suspend-its-activities-in-greece_6037425_4.html).

47. 'Ναυάγιο στην Πύλο - Αλεξίου: υπερβολική η εκτίμηση για 500 αγνοούμενους', *ANT1* (16 June 2023), <https://www.ant1news.gr/eidiseis/article/669136/nayagio-stin-pylo-alexioy-yperboliki-i-ektimisi-gia-500-agnooymenoys-binteo->.

48. Yiannis Souliotis, 'Port officials say traffickers untied rope coast guard tied to vessel a few hours before it sank', *Kathimerini* (16 June 2023), <https://www.ekathimerini.com/news/1213332/port-officials-say-traffickers-untied-rope-coast-guard-tied-to-vessel-a-few-hours-before-it-sank/>.

49. *ERT News* (20 June 2023), available from Alternative Intervention of Athens Lawyers,  
<https://www.youtube.com/watch?v=b3tWaCpMuAw&t=4s>.
50. ‘CNV P355GR, the new coastal patrol vessels of the Hellenic Coast Guard’, *Naval Analyses* (31 October 2020),  
<https://www.navalanalyses.com/2020/10/cnv-p355gr-new-coastal-patrol-vessels.html>.
51. ‘Οι τεχνικές δυνατότητες του σκάφους ΠΠΛΣ 920 γελοιοποιούν τους ισχυρισμούς περί μη καταγραφής’, Initiative of Lawyers and Jurists for the Shipwreck of Pylos (20 July 2023),  
<https://justice4pylos.org/2023/07/οι-τεχνικες-δυνατοτητες-του-σκαφους-π/>.  
Video from LS-920, published on Mega is available from Twitter user @PaggioI (9 July 2023),  
<https://twitter.com/PaggioI/status/1677900769041825795>.
52. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Ο Ντογιάκος θέλει να επιβάλει "σιωπητήριο" για τη δικογραφία’, *News247* (16 June 2023),  
<https://www.news247.gr/koinonia/nayagio-stin-pylo-o-ntogiakos-thelei-na-epivalei-siopitirio-gia-ti-dikografia.10082650.html>.
53. See, for example, *Missing Migrants: Management of dead bodies on Lesbos, Mediterranean Missing* (September 2016),  
<https://missingmigrants.iom.int/sites/g/files/tmzbd1601/files/publication/file/Mediterranean-Missing-Greek-short-report-260817.pdf>.
54. ‘Information after the shipwreck near Pylos of 14 June 2023’, *Alarm Phone* (16 June 2023),  
<https://alarmphone.org/en/2023/06/16/information-after-the-shipwreck-near-pylos-of-14-june-2023/>.
55. Eva Papadopoulou, ‘Ετοιμάζουν προσφυγή κατά της προσωρινής κράτησης των εννέα’, *EfSyn* (22 June 2023),  
[https://www.efsyn.gr/ellada/dikaiosyni/394734\\_etoimazoy-n-prosfygi-kata-tis-prosoriniskratisis-ton-ennea](https://www.efsyn.gr/ellada/dikaiosyni/394734_etoimazoy-n-prosfygi-kata-tis-prosoriniskratisis-ton-ennea).

56. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Δείτε φωτογραφίες των 9 διακινητών - Ο ένας ομολόγησε ήδη’, *Proto Thema* (16 June 2023),  
<https://www.protothema.gr/greece/article/1382877/nauagio-stin-pulo-deite-fotografies-ton-9-diakiniton-o-enas-omologise-idi/>.
57. ‘Drowning in Lies: Greece tries to cover up its own role in the Pylos shipwreck by tampering with evidence’, *Lighthouse Reports* (4 July 2023),  
<https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.
58. Nick Beake, Kostas Kallergis, ‘Greek coastguard “pressured” disaster survivors to blame Egyptian men’, *BBC News* (13 July 2023),  
<https://www.bbc.com/news/world-europe-66154654>.
59. Ibid.
60. Valeria Hänsel, Rob Moloney, Dariusz Firla, Runbir Serkepkanî, *Incarcerating the Marginalised – The Fight Against Alleged ‘Smugglers’ on the Greek Hotspot Islands*, CPT - Aegean Migrant Solidarity, borderline-europe and bordermonitoring.eu (November 2020), p. 53,  
<https://cpt.org/wp-content/uploads/Incarcerating-the-Marginalized-Report-20201.pdf>.
61. Ibid.
62. ‘FACT SHEET: Distinctions Between Human Smuggling and Human Trafficking’, The Human Smuggling and Trafficking Center (January 2005),  
[https://www.justice.gov/sites/default/files/crt/legacy/2010/12/15/smuggling\\_trafficking\\_facts.pdf](https://www.justice.gov/sites/default/files/crt/legacy/2010/12/15/smuggling_trafficking_facts.pdf).
63. European Commission, ‘Migrant Smuggling’, Migration and Home Affairs,  
[https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/irregular-migration-and-return/migrant-smuggling\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/irregular-migration-and-return/migrant-smuggling_en).
64. *Protocol Against The Smuggling Of Migrants By Land, Sea And Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, United Nations (2000),  
[https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM\\_Protocol\\_English.pdf](https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM_Protocol_English.pdf).

65. Valeria Hänsel, Rob Moloney, Dariusz Firla, Runbir Serkepkani, *Incarcerating the Marginalised – The Fight Against Alleged ‘Smugglers’ on the Greek Hotspot Islands*, CPT - Aegean Migrant Solidarity, borderline-europe and bordermonitoring.eu (November 2020), pp. 22 – 34, <https://cpt.org/wp-content/uploads/Incarcerating-the-Marginalized-Report-20201.pdf>.

66. *Captain Support Greece*, ‘Imprisonment of Boat Drivers in Greece - examples from Lesbos’, *Border Criminologies* ( 17 June 2023), <https://blogs.law.ox.ac.uk/border-criminologies-blog/blog-post/2023/06/imprisonment-boat-drivers-greece-examples-lesvos>.

67. See Captain Support on Facebook, <https://www.facebook.com/CaptainSupportLegalAid/>.

68. ‘Smuggler, Warlord, EU ally’, *Lighthouse Reports* (20 July 2023), <https://www.lighthousereports.com/investigation/smuggler-warlord-eu-ally/>.

69. Ibid.

70. Umar A Farooq, ‘US court finds Libya’s Khalifa Haftar liable for war crimes’, *Middle East Eye* (29 July 2022), <https://www.middleeasteye.net/news/us-court-finds-libyas-khalifa-haftar-liable-war-crimes>.

71. See, for example, Gabriella Sanchez, ‘Beyond the matrix of oppression: Reframing human smuggling through intersectionality-informed approaches’, *Theoretical Criminology* (Vol. 20, no.1), pp. 46-56, <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1362480616677497>.

72. ‘Αλ. Τσίπρας: Απαιτούνται απαντήσεις για την ανθρώπινη τραγωδία - Ένταση με τον υπηρεσιακό υπουργό Ευ. Τουρνά’, *Capital.gr* (15 June 2023), <https://www.capital.gr/politiki/3721443/al-tsipras-apaitountai-apantiseis-gia-tin-anthropini-tragodia-entasi-me-ton-upiresiako-upourgo-eu-tourna/>.

73. ‘Μητσοτάκης στην Πάτρα: Το Λιμενικό θα σώζει ζωές και εμείς θα προστατεύουμε τα σύνορά μας’, *Protagon* (19 June 2023),  
<https://www.protagon.gr/epikairota/mitsotakis-stin-patra-to-limeniko-tha-swzei-zwes-kai-emeis-tha-prostatevoume-ta-synora-mas-44342744447/amp>.
74. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Δείτε φωτογραφίες των 9 διακινητών - Ο ένας ομολόγησε ήδη’, *Proto Thema* (16 June 2023),  
<https://www.protothema.gr/greece/article/1382877/nauagio-stin-pulo-deite-fotografies-ton-9-diakinton-o-enas-omologise-idi/>.
75. United Nations Convention on the Law of the Sea (10 December 1982),  
[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).
76. Howard Zinn, ‘Don’t Despair about the Supreme Court’, *Progressive Magazine* (21 October 2005),  
<https://progressive.org/op-eds/howard-zinn-despair-supreme-court/>.





**open assembly against /  
Lesvos  
border violence**



