



RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MEDITERRANEE CENTRALE

Un espace humanitaire en péril et des enjeux de protection des naufragés

AVANT-PROPOS

SOS MEDITERRANEE est une organisation maritime européenne qui se consacre à la recherche et au sauvetage civil en Méditerranée centrale avec son navire affrété, l’Ocean Viking. Nos missions sont de sauver des vies en mer, de protéger et de soigner les personnes rescapées à bord et de témoigner de la situation en Méditerranée centrale.

SOS MEDITERRANEE opère ses activités dans le strict respect du droit maritime et du droit international.

Les informations présentes dans ce document visent à mettre en lumière les risques qui pèsent sur la protection des migrants en Méditerranée centrale. **Notre but est de rendre compte des besoins humanitaires mais aussi de proposer des actions pour que cesse la tragédie qui se déroule aux portes de l’Europe.** En effet, dans le cadre de ses opérations, SOS MEDITERRANEE est témoin au quotidien des terribles conséquences des politiques européennes sur la situation des personnes migrantes en détresse en mer.

Cette contribution intervient notamment en lien avec l’article 6.b de la résolution de l’Assemblée Générale des Nations Unies A/RES/76/172 demandant « *aux États Membres de coopérer au niveau international pour sauver des vies et prévenir les risques de décès et de blessure des migrants en organisant des opérations de recherche et de sauvetage individuelles ou conjointes* ».



CONTEXTE EN MEDITERRANEE CENTRALE

SOS MEDITERRANEE constate qu'il y a actuellement une absence alarmante de coordination efficace dans la zone SAR (*search and rescue*¹) libyenne et maltaise (I), un manque préoccupant de moyens pour répondre aux besoins humanitaires en Méditerranée centrale (II) ainsi qu'une restriction accrue de l'accès humanitaire (III).

I. Manque de coordination des activités SAR en Méditerranée centrale

OBSERVATIONS

Les autorités libyennes sont officiellement responsables de coordonner les activités SAR au large des côtes libyennes depuis juin 2018. Cependant, la Libye est actuellement un État en proie à des difficultés internes qui fait l'objet d'un processus de résolution de conflit accompagné par la communauté internationale.

À ce jour, les autorités libyennes ne sont pas en mesure de coordonner efficacement la zone SAR au large de leurs côtes dans l'esprit du droit maritime et international. En effet, dans le strict respect du droit maritime, SOS MEDITERRANEE informe systématiquement le centre de coordination des secours maritimes de Tripoli mais ne reçoit généralement pas d'instructions de sa part. Ainsi, lorsque des cas de détresse sont rapportés aux autorités, les bateaux présents dans la zone n'en sont pas informés par les autorités. En outre, lorsque des cas de détresse sont portés à leur connaissance par d'autres canaux², leur intervention n'est pas coordonnée. En l'absence de partage d'informations claires et précises sur leur localisation, il arrive souvent que les bateaux de recherche et de sauvetage civils passent des heures à rechercher des embarcations déclarées en détresse dans une course contre la montre pour arriver à temps.

En avril 2021, SOS MEDITERRANEE a été le témoin direct des conséquences du naufrage d'une embarcation transportant plus de cent personnes. Ce jour-là, l'Ocean Viking, ainsi que trois navires marchands déroutés par une alerte transmise par un avion de Frontex, sont arrivés trop tard et n'ont pu que constater les conséquences du naufrage (cf. **Annexe – Etude de cas - Naufrage d'une embarcation en détresse au large des côtes libyennes le 22 avril 2021**).

Par ailleurs, un sauvetage n'est conclu que lorsque les personnes sont débarquées dans un lieu sûr. Ainsi, la coordination des sauvetages est étroitement liée avec la désignation d'un lieu sûr de débarquement. Or, **les autorités libyennes ne peuvent à ce jour pas désigner de lieu sûr sur leurs côtes**³. Ainsi, selon les obligations internationales, ce sont les autorités des Etats côtiers les plus aptes à prendre le relais qui devraient assurer ces responsabilités.

Entre 2018 et 2022, les navires civils effectuant des sauvetages en mer étaient contraints d'attendre plusieurs jours – voire semaines dans certains cas – qu'un port de débarquement leur soit indiqué par les autorités maritimes italiennes, Malte répondant systématiquement par la négative, ou par une absence de réponse, au moins depuis début 2020. **Cette approche, "navire par navire" ne tenait pas compte des conventions maritimes internationales et est inhumaine.**

Depuis décembre 2022, la tendance s'est inversée et les autorités maritimes italiennes désignent un lieu de débarquement immédiatement après la réalisation du premier sauvetage, qu'il soit réalisé en

¹ SAR : Recherche et sauvetage

² A travers la hotline civile mise en place par Alarm Phone, avions de reconnaissance civile comme Colibri 2 de l'ONG Pilotes Volontaires ou Sea Bird 1 et Sea Bird 2 de l'ONG Sea-Watch, observations depuis le pont du bateau, etc.

³ Les différents rapports publiés par la mission d'enquête nommée par le Conseil des Droits de l'Homme des Nations Unies exposent une situation critique généralisée en matière de droits de l'homme dans le pays.



zone de sauvetage libyenne, maltaise ou italienne. Cette nouvelle pratique s'accompagne systématiquement de la désignation d'un port éloigné pour débarquer les rescapés. **Cela se traduit par une réduction drastique des capacités de sauvetage des ONG.** En effet, le temps de transit jusqu'aux ports éloignés à l'aller et au retour représente autant de temps d'absence de capacité opérationnelle. De plus, cela impose des souffrances additionnelles aux rescapés à bord qui après avoir subi le traumatisme d'une mort imminente, doivent encore attendre pour bénéficier d'une prise en charge adéquate à terre, un navire n'étant pas un lieu de vie pour des personnes secourues.

La mise à disposition d'un lieu sûr ne devrait pas se plier à des considérations politiques mais devrait être mise en œuvre de manière organisée et solidaire par l'ensemble des pays en accord avec le droit maritime.

BESOINS

- ⇒ **Une coordination effective et responsable des activités SAR doit être mise en place immédiatement**, en accord avec le cadre juridique maritime. De manière urgente, en l'absence de coordination effective en Méditerranée centrale, l'Italie et Malte doivent pallier les défaillances de la Libye. De plus, avec les ressources européennes déjà déployées en Méditerranée centrale, le soutien à cette coordination peut être rapidement mis en place. Cela doit s'inscrire dans un mécanisme de coopération suivi et évalué de manière transparente.

Dans un processus à plus long terme, la responsabilité de coordination des opérations SAR pourrait être prise en charge par l'Union européenne, entre autres par la mise en place d'un Centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) européen.

II. Manque de moyens dédiés aux activités SAR en Méditerranée centrale

OBSERVATIONS

SOS MEDITERRANEE observe une augmentation du nombre de départs depuis le début de l'année 2021 qui s'est intensifiée depuis le début d'année 2023. Or les capacités de sauvetage en mer sont très faibles, voire inexistantes en fonction des périodes.

Les chiffres publiés par l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) pour le premier trimestre 2023 sont extrêmement alarmants. L'OIM a indiqué que la période janvier - mars a été la plus meurtrière depuis 2017. Depuis le début de l'année 2023, 938⁴ enfants, femmes et hommes sont morts en Méditerranée centrale. Les besoins SAR sont donc éminemment importants quand les moyens dédiés pour y répondre demeurent trop limités.

Outre le fait qu'ils pallient les manquements des Etats à leurs obligations morales et légales, **les navires civils opérant des activités de sauvetage en Méditerranée sont peu nombreux et sujets à des blocages administratifs ou judiciaires récurrents.**

En effet, en 2018, SOS MEDITERRANEE a dû se séparer du navire qu'elle affrétait en raison de procédures judiciaires du type « procédure-bâillon » menées à son encontre. En 2020, c'est son nouveau navire, l'Ocean Viking, qui a fait l'objet de telles procédures et est ainsi resté bloqué au port pendant 5 mois, puis à nouveau plusieurs semaines en janvier 2022. Les bateaux des autres

⁴ IOM, Missing Migrants Project, <https://missingmigrants.iom.int/>, dernière mise à jour 10 mai 2023



organisations de sauvetage ont également subi le même type de criminalisation au cours des dernières années. Au moment de l'écriture de ces lignes, le Sea-Watch 3, bateau de sauvetage de l'ONG allemande Sea-Watch fait l'objet d'une détention par les autorités italiennes depuis septembre 2022.

Dans la continuité de cette criminalisation des activités SAR en Méditerranée centrale, le 2 janvier 2023, **le gouvernement italien a adopté un nouveau décret, transposé par la suite en loi, ayant vocation à encadrer ces activités.** Cette nouvelle réglementation institue un cadre administratif supplémentaire aux ONG SAR, qui superpose des sanctions administratives à un cadre normatif maritime adapté et déjà largement détaillé. Ce nouvel instrument de droit national, qui prévoit notamment des détentions administratives, des amendes et des saisies de navire présente ainsi le risque d'affaiblir l'application du cadre juridique existant, et fait peser un réel risque sur les opérations.

A ce jour, le spectre d'application de cette nouvelle législation reste encore méconnu et nous ne sommes pas encore en capacité d'en mesurer toutes les conséquences. Néanmoins deux navires ont déjà fait l'objet d'une détention administrative depuis le début de l'année 2023.

L'une des dispositions dont nous percevons déjà grandement l'impact sur l'effectivité de nos opérations, énonce que « *le port de débarquement désigné par les autorités compétentes doit être atteint sans délai pour l'achèvement de l'opération de sauvetage* ». Alors que les ressources pour le sauvetage sont trop peu nombreuses en Méditerranée centrale, cette disposition oblige les bateaux à remonter vers le nord dès la première opération de sauvetage réalisée. Or d'autres d'alertes peuvent apparaître dans les heures qui suivent, auquel notre navire de sauvetage pourrait répondre efficacement. A cela vient s'ajouter une augmentation drastique des coûts opérationnels, liée directement à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par la désignation de ports à parfois plus de 4 jours de navigation, soit un doublement des coûts de carburant, réduisant ainsi la capacité de mobilisation des ONG.

L'obligation d'immédiateté de débarquement, l'éloignement des ports de débarquement et l'augmentation des coûts opérationnels vident la Méditerranée centrale des capacités opérationnelles des ONG SAR, en limitant leur temps de présence en mer pour effectuer leur mission de sauvetage. Et les conséquences directes sont évidentes, les naufrages se succèdent à un rythme dramatique, avec eux le nombre de morts et disparus, tout comme le nombre d'interceptions et renvois forcés vers la Libye augmentent de manière alarmante⁵.

BESOINS

- ⇒ Afin de réduire le nombre de morts et disparus en Méditerranée centrale, **l'accès aux populations en détresse doit être assuré.** Pour cela, **les activités des ONG SAR ne doivent pas être compromises par les Etats.**
- ⇒ L'application du droit maritime doit être faite sans distinction de statut et de provenance des personnes. Tout comme l'obligation de sauvetage ne peut être différenciée en fonction du statut des personnes en détresse.
- ⇒ **Les États européens doivent immédiatement réaffecter les ressources actuelles en Méditerranée centrale aux opérations de recherche et de sauvetage.** Les États membres de l'UE doivent répondre aux besoins humanitaires d'opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée.

⁵ Selon l'UNHCR, en 2022, **24 788 interceptions ont été conduites par les garde-côtes libyens** (UNHCR Bureau de l'envoyé spécial pour la Méditerranée centrale et occidentale - Sea Movement Dashboard, December 2022).



Les États membres de l'UE doivent collaborer pour mettre en place des opérations de sauvetage maritime respectueuses du droit international, transparentes, et sûres avec les moyens de sauvetage existants dirigés par les États en Méditerranée.

- ⇒ A plus long terme, **les États européens doivent établir un programme européen de recherche et de sauvetage pour la Méditerranée centrale**, conformément au droit international.

III. Mise en danger des acteurs humanitaires par les garde-côtes libyens

OBSERVATIONS

La présence et les interactions avec les autorités libyennes en mer sont des événements courants pour l'équipe à bord de l'Ocean Viking. **Nous avons l'habitude d'être témoins du comportement irrégulier et agressif des garde-côtes libyens.** Les règles maritimes encadrant l'interaction entre les bateaux en mer ne sont souvent pas respectées par leurs navires de patrouille. Par exemple, ils répondent rarement aux appels VHF et lorsqu'ils le font, ils communiquent généralement en arabe plutôt qu'en anglais, contrairement à ce qu'exige le comité de sécurité maritime de l'Organisation Maritime Internationale, qui stipule que l'anglais est la langue commune à utiliser à des fins de navigation. Nous avons également assisté, à plusieurs reprises, à la conduite de manœuvres dangereuses à proximité de l'Ocean Viking et du non-respect des COLREGS (règles de conduite).

Toutefois, nous constatons depuis plusieurs mois une aggravation du comportement agressif des garde-côtes libyens.

En effet, à deux reprises au cours du premier trimestre de 2023, **SOS MEDITERRANEE a été directement témoin de la mise en danger par les garde-côtes libyens de la sécurité des personnes en détresse en mer ainsi que de l'équipage de SOS MEDITERRANEE.** Le 25 janvier, les garde-côtes libyens sont intervenus et ont effectué des manœuvres dangereuses au cours d'une opération de sauvetage. Ce type de manœuvres intimidantes et dangereuses a également été observé par les équipes de SOS MEDITERRANEE l'année dernière, en avril 2022. Au cours des derniers mois, d'autres ONG ont également été victimes de menaces de la part des garde-côtes libyens. Au cours du dernier incident subi par les équipes à bord de l'Ocean Viking, le 25 mars 2023, les garde-côtes ont ouvert le feu à proximité du bateau (cf Annexe - Résumé des faits - Incident avec les garde-côtes libyens le 25 mars 2023). Or la dernière fois que les garde-côtes libyens ont ouvert le feu pour intimider SOS MEDITERRANEE, c'était en 2017.

SOS MEDITERRANEE condamne cette escalade de la violence et la mise en danger délibérée de la sécurité des équipages ainsi que de celle des personnes en détresse.

BESOINS

- ⇒ **SOS MEDITERRANEE appelle à la protection des travailleurs humanitaires et au respect de l'espace humanitaire en Méditerranée centrale.**

Depuis plusieurs années, l'espace humanitaire de la Méditerranée centrale est mis en péril. Ce dernier incident est un déni clair d'accès à la Méditerranée centrale par un acteur armé. C'est un obstacle sérieux à notre opération humanitaire, à la possibilité de secourir les personnes en détresse dans cette zone. Les travailleurs humanitaires ne devraient jamais être



une cible, que ce soit en Ukraine, en Libye, en Méditerranée centrale ou partout où il est nécessaire de sauver des vies. Cela contrevient au droit maritime international et au droit international humanitaire.

- ⇒ L'UE fournissant une assistance matérielle et technique aux garde-côtes libyens, des comptes sur cette coopération doivent être rendus. Un suivi, permettant la transparence et l'évaluation des partenariats, est toujours requis de la part de tous les partenaires de l'UE, y compris les acteurs humanitaires. **Le respect du droit international et du droit international humanitaire est un impératif et une exigence, y compris à l'égard des partenaires des pays tiers.**
- ⇒ **Une enquête européenne appropriée - c'est-à-dire indépendante et transparente - sur le comportement des garde-côtes libyens doit être menée, car il ne s'agit pas d'un événement isolé.** Or ils sont équipés et formés grâce aux ressources des États membres de l'UE, pour lesquelles les règles de redevabilité doivent s'appliquer. Cette enquête devrait mettre en évidence les faits et les lacunes en matière de respect des droits fondamentaux et des obligations internationales.
- ⇒ La mise en œuvre du point 3 - "*Renforcer les capacités de [...] la Libye*" - du Plan d'Action proposé par la Commission Européenne en novembre 2022 devrait être suspendue au moins jusqu'à ce que les résultats des enquêtes demandées soient publiés, afin de s'assurer que les autorités libyennes agissent dans le "*plein respect des droits fondamentaux et des obligations internationales*".