

CAHIER N° 1

MIGRATION



Avril 2019

Le Forum Tunisien pour les Droits Economiques et Sociaux inaugure avec la publication de ce premier cahier une nouvelle expérience de contribution à la réflexion sur les problèmes émergents dans un contexte de mondialisation féroce qui marginalise les populations les plus vulnérables et hypothèque l'avenir de générations à venir par sa logique de gains immédiats et de primauté des intérêts politiques et financiers dominants.

Cette publication trimestrielle de l'OST se veut comme la vitrine du travail de l'observatoire et des chantiers de réflexion du FTDES. Elle n'en sera pas la seule. Nous œuvrerons également à assurer la publication mensuelle régulière d'une policy paper sur les sujets spécifiques ou d'actualité immédiate.

Elle intervient à la suite d'une première expérience de veille, d'analyse et de publications de « Observatoire Sociale Tunisien » que le FTDES voudrait capitaliser pour répondre aux défis de l'actualité.

Le FTDES réaffirme par ce travail d'analyse son engagement solidaire avec ses partenaires tant nationaux que régionaux pour l'impératif de respect des droits humains mais également dans la lutte contre les menaces de la destruction de notre environnement, de la montée des extrémismes, de la militarisation des conflits et de l'injustice climatique que nous payons de nos dernières ressources élémentaires et vitales.



Forum Tunisien pour les Droits Economiques et Sociaux

Adr: 47, Avenue Farhat Hached 2ème étage, 1001, Tunis, Tunisie

Tél: 71 257 664 - Fax: 71 257 665

E-mail: contact@ftdes.net



CAHIER N° 1

Les cahiers du FTDES



MIGRATION

CAHIER N° 1

MIGRATION

Juin 2019



Les opérations de sauvetage en mer : les droits humains en plein naufrage

Kmar Ben Youssef

عمليات الإغاثة في البحر: حقوق الإنسان تغرق

ملخص

إن دراسة التحديات التي تفرضها عمليات الإنقاذ البحري تكشف عن مواجهة القانون الدولي لصعوبات جمة من أجل إيجاد الحلول المناسبة للهجرة غير النظامية في البحر. وبعد الأحداث المأساوية للسنوات الأخيرة، أصبح جلياً أن قواعد قانون البحار لا تستجيب بشكل مرضي للمشاكل التي تواجهها الدول. فتقديم يد المساعدة لشخص في خطر هي قاعدة دولية من الواجب احترامها، وكذلك الشأن بالنسبة لواجب الدول تجاه المهاجرين الذين يتم اعتراضهم في البحر فهو أمر مكفول بموجب اتفاقية جنيف. في الوقت الراهن هناك مقاربتان متقابلتان: توجه إنساني تتبعه المنظمات غير الحكومية العاملة لإنقاذ القوارب المنكوبة وذلك في تناغم تام مع القانون الدولي وحقوق المهاجرين تقابلها مقاربة الدول التي تريد محاربة الهجرة غير النظامية والسيطرة على حدودها غير عابئة بحقوق المهاجرين وقانون البحار. لا غرو أن أمن الدولة هدف مشروع ولكن يجب التوفيق بينه وبين حماية حقوق المهاجرين غير النظاميين باعتبارهم كضحايا.

الكلمات المفتاحية: حقوق المهاجرين، الالتزامات الدولية، المنظمات غير الحكومية، الحدود، الحق في الحياة.

Rescue operation at sea: human rights in the sinking

Abstract

The study of the challenges posed by rescue operations at sea reveals that international law is facing great difficulties in finding suitable solutions for irregular migration at sea. After the tragic events of recent years, it became clear that the rules of the law of the sea did not satisfactorily respond to the problems faced by States. Providing assistance to a person at risk is an international obligation that must be respected, as well as guaranteed the obligation of States toward migrants intercepted at sea is under the Geneva Convention. There are currently two approaches: a humanitarian approach in full conformity with international law and migrants' rights observed by non-governmental organizations working to rescue boats in emergency. In contrast, the approach of States that want to combat irregular migration and to control their borders, regardless to migrants' rights and to the law of the sea. Certainly, the State security is a legitimate objective, but it must be reconciled with the protection of the rights of irregular migrants who must be considered as victims.

Key words: migrants' rights, international obligations, NGOs, borders, right to life.

Les dangers de l'immigration massive par mer ne sont pas nouveaux. Les « *boatpeople* » fuyant le régime vietnamien pendant les années 1970 montrent l'ancienneté de ce phénomène. Pour des raisons politiques et économiques, ils se sont évadés sur des embarcations précaires et ont fini naufragés¹⁷⁰. De nombreux accidents en mer se sont, ensuite, succédés, et particulièrement en méditerranée. En effet, suite aux événements qui ont eu lieu ces dernières années, notamment les révolutions dans les pays arabes, les attaques terroristes induisant de graves déstabilisations politiques, ainsi que les crises libyenne et syrienne, le nombre des migrants empruntant la voie maritime et voulant parvenir aux côtes de l'Europe ne cesse de s'accroître. Cela justifie l'intérêt porté par les États méditerranéens européens au volet de l'immigration non réglementaire et ses implications juridiques. Ces États se sont trouvés au cœur de la question de l'immigration. Les statistiques en témoignent clairement : En 2016, 3800 migrants sont morts en méditerranée¹⁷¹. Plus récemment encore, en 2017, plus de 3 100 migrants sont morts ou disparus en méditerranée¹⁷²... Cette actualité dramatique affirme que de « naufrages en naufrages, la mer méditerranée apparaît comme le cimetière des corps et des espoirs des migrants »¹⁷³.

La migration non réglementaire présente des spécificités importantes qui justifient une étude approfondie. En effet, ceux qui empruntent la voie maritime pour atteindre un autre pays peuvent être des migrants, des demandeurs d'asile, des réfugiés ou encore des personnes victimes d'un trafic d'êtres humains. La diversité de ces situations montre la difficulté à saisir ce phénomène. Les opérations à inspecter seront des opérations de contrôle des frontières extérieures, d'assistance en mer, de protection internationale... De

¹⁷⁰ JAGGER (M.) « Les Boat People Vietnamiens : un exemple pour la crise migratoire actuelle ? », disponible sur : Les Boat People Vietnamiens : un exemple pour la crise migratoire actuelle ? », Blogue sur l'Asie du Sud-Est, disponible sur : <http://redtac.org/asiedusudest/2017/02/15/les-boat-people-vietnamiens-un-exemple-pour-la-crise-migratoire-actuelle/>

¹⁷¹ Le Monde, « 3800 migrants sont morts en Méditerranée en 2016, un chiffre record selon l'ONU », *Le Monde*, 26 octobre 2016.

¹⁷² IOM, « The Central Mediterranean is considered to be the deadliest migration route in the world, with more than 14,500 deaths recorded in this area since 2014. During the first seven months of 2017, 2,224 migrant fatalities were recorded by IOM in the Central Mediterranean » disponible sur <https://missingmigrants.iom.int/sites/default/files/c-med-fatalities-briefing-july-2017.pdf>. Voir aussi DURIEZ (J.) et AMAR (L.) « Plus de 3 100 migrants morts ou disparus en Méditerranée en 2017 », 10 janvier 2018, La Croix, disponible in. <https://www.la-croix.com/Monde/3-100-migrants-morts-disparus-Mediterranee-2017-2018-01-10-1200904860>

¹⁷³ BASILIE GAINCHE (M.L.) « Les boat people de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », *Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux*, septembre 2016, p. 1.

ce fait, on est en présence d'une diversité de règles juridiques qui touche le droit de la mer, le droit des migrants, le droit des réfugiés, mais aussi la lutte contre la criminalité organisée et notamment les passeurs de migrants.

La question des migrants peut ainsi, être appréhendée à travers une multitude d'angles. Quel que soit cet angle, une chose est sûre : sauver des vies en mer est une obligation tant morale que légale. Le sauvetage en mer étant le fait de porter secours dans un but humanitaire, l'obligation de secourir en mer est prévue par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) et aussi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Notons que la prise en charge du sauvetage en mer par les États européens se concrétise par le contrôle de leurs frontières par l'intermédiaire de Frontex, l'agence de contrôle des frontières extérieures de l'UE¹⁷⁴. Cette dernière a vu accroître ses pouvoirs, dans la perspective de contrôler les frontières et de prévenir les naufrages en méditerranée. Ces États mettent en place des mécanismes en prévention de l'arrivée des migrants. Par exemple, l'Italie a développé des axes de coopération en matière migratoire. Le contrôle des frontières extérieures italiennes sont extra-territorialisés par le biais d'accords bilatéraux avec la Libye¹⁷⁵. Les forces militaires libyennes se chargent de l'interception et du renvoi en Libye des migrants sur la route maritime de l'Italie. Or, ces mécanismes se heurtent avec les obligations internationales notamment le non-respect des conventions sur les droits humains.

Face à une multitude de règles juridiques qui tantôt s'opposent et tantôt se recourent, comment peut-on gérer les opérations de sauvetage en mer ? La réponse à une telle question n'est pas évidente d'autant plus que les considérations politiques viennent davantage embrouiller la situation : « Le droit international se trouve tiraillé entre la force du droit et le droit de la force »¹⁷⁶. En effet, la migration en méditerranée devient de plus en plus barrée au nom de l'obsession de la sécurisation de l'Europe. On pourrait aborder les

¹⁷⁴ C'est l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes appelée communément Frontex. Elle est chargée du contrôle et de la gestion des frontières extérieures de l'espace Schengen.

¹⁷⁵ De même l'Italie a signé un accord avec le Tchad et le Niger, qui vise à renforcer les contrôles aux frontières, voir dans ce cadre « L'Italie a signé un accord avec la Libye, le Tchad et le Niger pour contenir l'afflux de migrants », *Jeune Afrique*, 23 mai 2017.

¹⁷⁶ BEN ACHOUR (R.) et LAGHMANI (S.) dir., *Le droit international à la croisée des chemins Force du droit et droit de la force, Rencontres internationales de la Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis*, Pedone, Colloque des 14, 15 et 16 avril 2004.

relations complexes qui existent entre ses différentes règles juridiques, dans le cas des migrants traversant la méditerranée, par le biais des obligations juridiques qui s'imposent aux États, sans négliger les nouvelles législations nationales en la matière¹⁷⁷, qui ont suscité de vives oppositions de la part des ONG humanitaires. En effet, les navires privés traversent la méditerranée pour tenter de sauver des personnes en détresse ; parmi lesquels on cite l'Aquarius de SOS Méditerranée¹⁷⁸ qui partage les frais de sa mission avec Médecins sans frontières (MSF) et le Phoenix qui est la propriété de l'ONG Migrant Offshore Aid Station (MOAS), créé en 2014 par un couple américano-italien. Ces navires qui appartiennent aux ONG sont soupçonnés de complicité avec les trafiquants sans preuves concrètes, ce qui a favorisé la désinformation sur l'action des ONG. Elles sont alors médiatiquement dénoncées. L'image du sauvetage en mer se trouve embrouillée. Dans le même temps, « un certain nombre d'acteurs de la justice italienne s'emparent de la question des ONG et sèment le doute dans l'opinion publique sur le bien-fondé de leur action »¹⁷⁹. Désormais, une campagne de criminalisation et de limitation de l'action de ces ONG a été lancée en Italie.

Les opérations de sauvetage menées par les ONG se heurtent à des pressions qui compliquent l'accomplissement de leurs missions. D'une part, la sécurité des migrants est fondée sur le droit à la vie. Le Comité des Droits de l'Homme des Nations Unies considère que « les États sont tenus de respecter et de garantir à tous les individus se trouvant sur leur territoire et à tous ceux relevant de leur compétence, les droits énoncés dans le Pacte »¹⁸⁰. Les États devraient faciliter la tâche des ONG pour garantir ce droit à la vie, ce qui n'est pas le cas : les États ne garantissent pas les droits reconnus dans le Pacte, bien au contraire, ils empêchent les ONG d'intervenir en mer. Ils essaient même de les discréditer en les accusant de créer un appel d'air vers l'Italie, voire de les criminaliser en les accusant d'être

¹⁷⁷ La législation italienne en la matière est révélatrice. En effet, elle s'est concentrée sur le transport des migrants en situation irrégulière. Elle expose tous ceux qui essaient d'aider le transport de ces migrants à l'emprisonnement et à une amende.

¹⁷⁸ SOS Méditerranée est une association de sauvetage en mer Méditerranée, fondée en Allemagne en juin 2015. Elle opère avec le navire Aquarius depuis février 2016 afin d'apporter une réponse humanitaire d'urgence en mer Méditerranée.

¹⁷⁹ SCHMOLL (C.), « Quoi de neuf sous le soleil de Sicile ? », *EchoGéo*, Paris, 2017.

¹⁸⁰ Comité des droits de l'Homme, Observation générale n° 31. La Nature de l'obligation juridique générale imposée aux États parties au Pacte.

en relation avec les réseaux de passeurs¹⁸¹. D'autre part, les ONG sont tenues par un code de bonne conduite édicté par le ministre de l'intérieur italien et entré en vigueur en août 2017. Ce dernier contrôle les interventions de ces ONG en méditerranée et prévoit l'interdiction d'entrée dans les eaux libyennes¹⁸².

Partant de ces développements, il convient d'examiner les régimes juridiques applicables aux migrants dans des espaces aux contours flous. La responsabilité tant des États que des capitaines de navires affirme que le devoir de secourir les migrants est une obligation irréfutable (I), mais, la mise en œuvre de ce devoir se heurte à des contestations de la part des États, qui esquivent leurs obligations (II).

I- LE DEVOIR DE SECOURIR : UNE OBLIGATION IRREFUTABLE

Le sauvetage consiste à porter secours aux personnes en détresse en mer. L'obligation de prêter assistance est une règle coutumière du droit de la mer, mentionnée dans la Convention de Genève de 1958 sur la Haute mer¹⁸³. Cette obligation est reprise en termes identiques dans la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer de 1982, dite Convention de Montego Bay¹⁸⁴. Quant à la Convention SOLAS, elle a consacré son chapitre III au sauvetage en mer et son chapitre V à la sécurité de la navigation. D'ailleurs, ce chapitre comporte deux règles essentielles qui traitent des obligations de secourir qui s'imposent aux capitaines de navire et aux autorités nationales. En effet, « Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours »¹⁸⁵ (A). En outre, « Tout Gouvernement contractant s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de sécurité maritime

¹⁸¹ De GENDT (P.) « La criminalisation des ONG en Méditerranée pour masquer le désastre humanitaire et moral », *Service International de Recherche, d'Éducation et d'Action Sociale*, Bruxelles, septembre 2017, p. 1.

¹⁸² Le code consiste en une liste de règles qui devront être respectées rigoureusement par les ONG signataires, afin qu'elles continuent à travailler en Méditerranée. Le code se veut être une garantie pour les migrants et les opérateurs. Les organisations qui refuseront de le signer ou qui manqueront à respecter leurs obligations pourront se voir refuser l'accès aux ports italiens.

¹⁸³ Article 12.

¹⁸⁴ Article 98.

¹⁸⁵ Règle 10 sous a) de la Convention SOLAS.

jugées réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse »¹⁸⁶ (B).

A- La responsabilité des capitaines de navire

La responsabilité des capitaines de navire trouve son origine dans les conventions SOLAS et SAR, mais aussi dans la Convention de Montego Bay qui affirme : « Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers : a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ; b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ; c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera... »¹⁸⁷.

Cette responsabilité implique que l'obligation de sauvetage incombe aux capitaines de navire et ce, indépendamment de leur nationalité et de leur statut. Par ailleurs, le sort des personnes secourues n'est guère décidé par les capitaines de navire embarquant ces personnes. Une fois le sauvetage et la conduite à un lieu sûr ont eu lieu, la responsabilité des capitaines s'arrête. Il faut cependant prendre en considération l'avis du capitaine, en tant que professionnel et ce, concernant la détermination du moment et du lieu du débarquement des migrants.

Toutefois, l'Italie a édicté un code de conduite pour les ONG de secours en mer qui remet tout en question. Parmi les mesures requises par ce code figure l'interdiction de transférer les personnes secourues sur un autre navire. Une fois remplis, les navires de sauvetage devront ramener les personnes secourues sur les côtes. Alors qu'avant cette nouvelle disposition, en cas d'opération qui nécessite de gros moyens de transport, un navire peut recueillir des naufragés, leur apporter les premiers soins, puis les confier à un autre navire qui les amènera sur terre. Pendant ce temps, le premier navire peut continuer les opérations de secours. La responsabilité repose ainsi sur la complémentarité des capitaines de navire.

¹⁸⁶ Règle 15 sous a) de la Convention SOLAS.

¹⁸⁷ L'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, Convention de Montego Bay.

Avec ce code de conduite, un bateau de secours pourrait devoir abandonner une partie des naufragés puisqu'il est plein. Il serait donc forcé de regagner la côte, avant de revenir. Le risque est alors de ne plus retrouver les naufragés restants ou de les retrouver morts.

Les ONG ne cessent de contester ce code et certaines refusent même de le signer. Ce refus n'est pas sans conséquences. Les organisations qui ne signent pas ne seront plus incluses dans le système officiel de sauvetage en mer¹⁸⁸ ce qui signifie concrètement, que les ports italiens pourront refuser l'entrée des bateaux de ces organisations non gouvernementales.

Par ailleurs, d'autres mesures prises par ce code sont refusées par ces ONG comme par exemple la présence de policiers à bord. Cela ne coïncide pas avec la philosophie des ONG. Médecins Sans Frontières affirme : « Cela est contraire aux principes humanitaires de neutralité auxquels nous adhérons. Nous refusons les armes dans tous nos programmes. Si on accepte, on va nous assimiler avec la police, et notre mission reste médicale »

Néanmoins, il ne faut pas impliquer le capitaine d'un navire dans les problèmes liés à l'origine des migrants. Sa mission s'arrête à l'assistance et ne peut pas être étendue à l'identification des personnes. L'identification de ces derniers, relève en premier lieu de la responsabilité des instances nationales. Il faut, ainsi, décharger les capitaines de navire dès que l'assistance est portée.

B- La responsabilité des États côtiers

La Convention SOLAS a imposé aux États côtiers l'obligation de veille sur les côtes et la Convention search and rescue (SAR) a défini les principes généraux de l'organisation du sauvetage maritime. En vertu de ces conventions, on a défini des zones de responsabilité à l'intérieur desquelles chaque État s'engage à mettre des moyens pour répondre aux appels de détresse. Dans ce cadre, l'article 98 de la Convention de Montego Bay cite la mise en place de centres de coordination du sauvetage en mer. Elle affirme : « (...) Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu,

¹⁸⁸ C'est un système international qui utilise des moyens de télécommunications pour la recherche et le sauvetage en mer et la prévention des accidents maritimes. Il est conçu pour qu'à tout moment un navire soit capable de rentrer rapidement en contact avec les centres de coordination de sauvetage en mer, qui sont chargées selon la Convention SAR de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans leur zone de responsabilité SAR

collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux »¹⁸⁹. Le but étant de s'assurer que l'assistance serait octroyée à toute personne en détresse en mer quel que soient les circonstances dans lesquelles on trouve ces personnes.

Ces deux conventions ont aussi le mérite de mettre en œuvre une coopération étatique en concluant des accords pour la mise en œuvre des régions SAR et ce, en installant des moyens communs, en élaborant des procédures communes et en coordonnant les opérations de recherche et de sauvetage comme par exemple conclure des accords pour que les unités de sauvetages des États voisins puissent rapidement pénétrer dans leurs eaux territoriales.

Quoiqu'il en soit, les États parties doivent protéger le droit à la vie. Ils doivent répondre à leur devoir de secourir les migrants qui se trouvent en détresse en mer. « Ils doivent donc se plier aux obligations procédurales qui exigent de mener des enquêtes afin de déterminer les contextes et les causes des naufrages, d'identifier les personnes décédées ou disparues, de reconnaître si besoin les atteintes aux droits survenues, de faire jouer les responsabilités des acteurs impliqués, d'accorder réparation aux familles des victimes, et de prévenir l'occurrence de telles violations du droit à la vie »¹⁹⁰. Néanmoins, il ne s'agit pas de prêter assistance aux migrants uniquement pour les sauver de la mort ; « il s'agit encore pour eux de sauver leur vie en ne les mettant pas en danger, c'est-à-dire en tirant toutes les conséquences du droit d'asile et du principe de non-refoulement qui exigent des États qu'ils remplissent leur devoir de protéger »¹⁹¹. Or, concrètement, il existe d'autres accords qui visent au contraire à fermer la route migratoire et donc « belliciser » les frontières. Désormais, le sauvetage en mer est converti en une guerre menée par les États européens contre les migrants. En 2017 et 2018, les arrangements conclus entre la Libye et l'Union européenne, qui visent à fermer la route migratoire entre les deux pays, en est un exemple. Ces arrangements se sont concrétisés par un accord prévoyant l'entraînement et le soutien des garde-côtes libyens afin que ceux-ci apprennent à empêcher le départ vers l'Europe. Par ailleurs, l'Italie a conclu un accord de coopération avec la Libye afin de surveiller la frontière sud de l'Italie. Le but étant d'empêcher le passage des migrants. Le Parlement italien a voté dans ce cadre l'envoi de bateaux militaires pour soutenir l'action des gardes côtes libyens.

¹⁸⁹ L'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, dite Convention de Montego Bay.

¹⁹⁰ BASILIEN GAINCHE (M.L.) « Les boat people de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », *Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux*, 9-2016, p.11.

¹⁹¹ HAJJAMI (N.) « *La responsabilité de protéger* », Bruylant, 2013, p. 558.

Bien plus, pour surveiller les flux des migrants, la marine libyenne a annoncé la création d'une zone interdite de recherche et de sauvetage, sauf autorisation, aux navires étrangers¹⁹². Une zone de navigation exclusive qui exclut tout navire humanitaire prend la relève. La Libye refuse aux ONG l'accès à ses côtes.

II- L'ESQUIVE DES ÉTATS A LEURS OBLIGATIONS

Les États sont dans l'obligation de secourir toute personne en détresse en mer. C'est ce que confirme la Convention SAR¹⁹³ et le règlement 656/2014 établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par Frontex. Toutefois, la gestion des migrations par voie maritime se heurte à plusieurs obstacles.

La priorité des États est la sécurisation des frontières. Le souci de protection des migrants est abandonné. On assiste à des remises en question par les États de la nature et de l'étendue de leurs responsabilités, et ce, dans le but de renforcer les mesures visant à empêcher les migrations en amont de la traversée. Voulant fuir à leurs obligations internationales, les États jouent sur les interprétations à donner au contenu des instruments internationaux et régionaux applicables. De plus, ils concluent des accords bilatéraux visant à empêcher les sauvetages, ce qui met en péril la vie de migrants en détresse. « Derrière ces manœuvres se cachent (...) la volonté européenne d'externaliser sa politique d'asile »¹⁹⁴. Souvent, les appels de détresse restent sans réponse. Il y a non seulement un refus de sauvetage (A), mais aussi, on est face à une opposition des États au débarquement (B).

A- Le refus de sauvetage

La tradition humanitaire de sauvetage est remise en question par les nouvelles pratiques en méditerranée. En effet, les législations adoptées associent le trafic d'immigrants à l'assistance des migrants. Le sauvetage des migrants en situation irrégulière expose le navire

¹⁹² « Cette zone englobe les eaux territoriales libyennes, la zone économique exclusive et le plateau continental, soit des endroits qui sont parfois à 190 miles marins (360 kilomètres) des côtes libyennes », in. DE GENDT (P.) « la criminalisation des ONG en Méditerranée pour masquer le désastre humanitaire et moral », *Service International de Recherche, d'Éducation et d'Action Sociale*, Bruxelles, septembre 2017, p. 8.

¹⁹³ Le paragraphe 2.1.1 du chapitre 2.

¹⁹⁴ De GENDT (P.) « La criminalisation des ONG en Méditerranée pour masquer le désastre humanitaire et moral », *Service International de Recherche, d'Éducation et d'Action Sociale*, Bruxelles, septembre 2017, p. 1.

en question à une peine d'emprisonnement puisqu'il serait assimilé à un trafiquant d'immigrants.

Justement, les marins ayant secouru des bateaux de migrants en difficulté ont été condamnés pour « aide à l'immigration illégale » en Italie. Or, la violation de l'obligation de porter secours à des personnes en péril ne peut être justifiée. Dans ce sens, une plainte pour non-assistance à personne en danger a été déposée contre l'armée française le 11 avril 2012, par des survivants d'un bateau de migrants ayant dérivé pendant plusieurs jours en méditerranée. « Survolé par de nombreuses patrouilles et approché par un navire militaire français, le bateau n'a pas été secouru et a dérivé jusqu'en Lybie, provoquant des morts et des blessés »¹⁹⁵. Ainsi, on assiste à des navires qui refusent de secourir les bateaux chargés de migrants, et ce, pour ne pas encourir le risque d'emprisonnement. La loi italienne sur l'immigration qui inclut de nombreuses mesures sécuritaires est accusé de « laisser mourir pour dissuader de venir ».

Cet amalgame entre trafic d'immigrants et sauvetage des migrants a suscité les critiques des ONG intervenant en méditerranée pour sauver des vies. Ces dernières sont accusées par les autorités européennes de complicité avec les passeurs. Cela a déclenché des recours contre toute personne ou ONG qui entreprend une opération de sauvetage. Mais la plupart des ONG refusent qu'on laisse impunément mourir -en toute connaissance de cause- un être humain en détresse.

Plusieurs exemples témoignent de la politique de criminalisation des sauvetages en mer. Depuis 2007, dans l'affaire Zenzeri et Bayouhd, deux marins pêcheurs tunisiens ont été condamnés pour avoir porté secours à un bateau en difficulté en provenance de Tunisie. Ils ont été accusés d'avoir favorisé l'immigration clandestine. Leur faute était d'avoir secouru des migrants naufragés¹⁹⁶.

Plus récemment, l'affaire Bourassine¹⁹⁷ qui a débuté en septembre 2018, illustre bien cet amalgame entre sauveteur et trafiquant. Après avoir sauvé et conduit 14 migrants jusqu'aux

¹⁹⁵ CHERON (B.) L'image des militaires français à la télévision 2001-2011, *Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire*, 2012, p.131.

¹⁹⁶ Voir « Pêcheurs d'hommes », *Le Monde*, 13 septembre 2007.

¹⁹⁷ « Il pêchait tranquillement lorsque sa route a croisé par le plus grand des hasards celle d'une embarcation en détresse avec à son bord quatorze migrants. Obéissant « aux lois de la mer », Chams Eddine Bourassine affirme avoir aussitôt prévenu les garde-côtes italiens qui n'auraient pas réagi. Il a alors pris en remorque la barque chargée de migrants et s'est dirigé vers Lampedusa », https://lesalonbeige.blogs.com/my_weblog/2018/09/un-passeur-de-migrants-emprisonn%C3%A9-ses-soutiens-poursuivis-par-g%C3%A9n%C3%A9ration-identitaire-restent-silenci.html.

eaux italiennes, le bateau de pêche a été filmé et repéré par les gardes côtes italiens et par suite arrêté pour favorisation préméditée, à des fins lucratives, de l'immigration clandestine¹⁹⁸. Cela montre qu'en matière de sauvetage maritime, il existe une tension entre droit de la mer, droit humanitaire et législations nationales. On se dirige vers un durcissement de la criminalisation des flux et de ceux qui tentent de sauver les migrants en mer.

Il y a un détournement clair des principes internationaux par le biais des législations nationales. Si on applique les Conventions SOLAS et SAR, l'obligation de porter secours et assistance devrait primer sur toute autre considération. Or, l'assistance et le secours à ces personnes est sanctionné par application de ces législations nationales qui émettent des exigences qui non seulement négligent les droits humains, mais aussi sanctionnent les personnes qui s'y réfèrent. Les capitaines se trouvent découragés de venir en aide aux migrants. Désormais, l'appel à l'aide des naufragés est ignoré non seulement par les capitaines mais aussi par les États méditerranéens qui favorisent la politique de laisser mourir¹⁹⁹. Ainsi par exemple, à plusieurs reprises, les autorités maltaises ont refusé l'intervention pour sauver des migrants coincés sur des filets à thon dans les eaux libyennes. Cette non-assistance à personne en danger n'est pas un cas isolé. Au contraire, des incidents pareils ne cessent de s'accroître et les ONG ne cessent de les dénoncer²⁰⁰.

B- L'opposition des États au débarquement

Une fois les personnes secourues, se pose le problème du débarquement du navire. La nouvelle loi italienne sur l'immigration a aboli les autorisations de séjour accordées pour motifs humanitaires. Ces autorisations sont remplacées par des permis spéciaux visant à récompenser un comportement méritoire, à permettre un traitement médical ou accueillir des immigrés fuyant des calamités naturelles. L'entrée en Italie est interdite pour tout autre motif.

Cette nouvelle loi a coûté la condamnation de certains marins pour délit d'aide à l'entrée irrégulière, en contradiction claire avec le droit international. En 2004, le navire de l'ONG

¹⁹⁸ GERARD (A.) et MESSINA (P.) « Sauveteur ou trafiquant, l'affaire qui empoisonne les juges italiens », *Paris Match*, 25 septembre 2018.

¹⁹⁹ Voir dans ce cadre « *Failure to assist persons in distress and "let die policy" : Identitarianactivists to the rescue of Europe border-control policy* », Migreurop, observatoire des frontières, disponible sur <http://www.migreurop.org/article2823.html?lang>

²⁰⁰ Voir dans ce cadre, SCHMOLL (C.), « Quoi de neuf sous le soleil de Sicile ? », *EchoGéo*, Paris, 2017.

allemande Cap Anamur effectue un sauvetage de 37 migrants qui se trouvaient en situation de détresse en mer. Après plusieurs semaines d'attente d'une autorisation pour entrer sur le territoire italien, le capitaine décide finalement d'entrer dans les eaux territoriales italiennes sans cette autorisation. A son arrivée au port, le capitaine et tous les membres de l'ONG présents sont arrêtés pour aide à l'entrée irrégulière négligeant le fait qu'il s'agit d'un état de nécessité.

Cette nouvelle loi suspend également l'examen des demandes d'asile et prévoit l'expulsion immédiate des migrants commettant certains délits en Italie. Cette expulsion intervient dès la première condamnation, sans attendre l'appel éventuel. Ce texte restreint le droit de séjour et facilite les expulsions des migrants. Il se dirige vers un sauvetage sans débarquement.

Plus récemment, en 2018, L'Aquarius et ses 630 migrants ont dû faire route vers Valence en Espagne après le refus de débarquement par l'Italie et Malte, ce qui témoigne clairement de la politique dissuasive des États. Heureusement, ce bateau de sauvetage a refusé de transporter des naufragés en Libye car il ne peut les renvoyer dans un pays non sûr et ce, en application des conventions SAR et SOLAS.

En effet, pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer, les amendements apportés aux conventions SAR et SOLAS²⁰¹ permettent d'établir les responsabilités incombant aux capitaines de bateaux et aux États en cas de sauvetage en mer.

Ces amendements affirment que les capitaines des navires devront fournir assistance. En contrepartie, les États devront coopérer avec ces capitaines dans les situations de secours en mer. En effet, il est demandé aux États de coopérer pour assurer que les navires portant secours aux personnes en détresse puissent continuer leur route, en facilitant le

²⁰¹ Il faut dire que la Convention SAR a été amendée en 2004. De nouveaux paragraphes relatifs à l'assistance à prêter au capitaine pour débarquer en lieu sûr les personnes secourues en mer, ont été rajoutés au chapitre 3. La Convention SOLAS a été amendée aussi en 2004. Elle prévoit que " les Gouvernements contractants doivent assurer la coordination et la coopération nécessaires pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue...". Elle ajoute que " Le Gouvernement contractant responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr".

débarquement aussi rapidement que possible. De leur côté, les capitaines qui ont aidé des personnes en détresse en mer sont obligés de les traiter avec humanité.

Ces modifications dégagent les capitaines de la responsabilité de prendre soin des survivants, permettant ainsi aux personnes secourues en mer d'être débarquées rapidement dans un lieu où elles seront en sécurité. Ainsi, il appartient au gouvernement responsable de la région SAR dans laquelle une assistance est prêtée, d'assurer une coordination avec le capitaine de navire afin de conduire les personnes secourues en lieu sûr. Ce lieu sûr est, Conformément à la directive de l'Organisation Maritime Internationale de 2004 sur le traitement des personnes secourues en mer, "un endroit où la vie des survivants n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à ses besoins fondamentaux. Un navire prêtant assistance ne devrait pas être considéré comme un lieu sûr, du seul fait que les survivants, une fois qu'ils se trouvent à bord du navire, ne sont plus en danger immédiat. Il se peut qu'un navire prêtant assistance ne dispose pas des installations et du matériel approprié pour accueillir des personnes supplémentaires à bord sans mettre sa propre sécurité en péril ou pour s'occuper correctement des survivants (sans compromettre la prise en charge des survivants). Même si le navire a la possibilité d'héberger les survivants en toute sécurité et peut faire office de lieu sûr provisoire, cette responsabilité devrait être dégagée dès que d'autres dispositions peuvent être prises."

Au même moment, la nouvelle loi italienne est poursuivie par le code de bonne conduite qui prévoit plusieurs obligations dont l'interdiction d'entrée dans les eaux libyennes et l'interdiction des opérations de transport hors impératif humanitaire²⁰². En effet, La Libye a adopté ce code édicté par Rome en interdisant à tout navire étranger de naviguer près de ses côtes pour venir en aide aux migrants. Elle a créé une zone de recherche et de sauvetage au large de son territoire, dans laquelle les bateaux étrangers ne pourront plus circuler, « sauf demande expresse de la part des autorités libyennes ». Les garde-côtes libyens ont même, à plusieurs reprises, empêché des ONG de sauver des migrants en mer, causant des dizaines de morts, et bafouant ainsi les droits humains²⁰³.

C'est une opposition claire non seulement au sauvetage, mais aussi au débarquement. Il s'agit d'un détournement des obligations SAR. Pire encore, il y a un risque de poursuites

²⁰² Il faudrait entre autres respecter des consignes du Centre de coordination des secours en mer (MRCC) de Rome, conformément à la Convention SAR. Les navires n'interviennent qu'après demande explicite du MRCC de Rome, qui surveille toutes les missions de secours dans la zone.

²⁰³ SCHMOLL (C.), « Quoi de neuf sous le soleil de Sicile ? », *EchoGéo*, Paris, 2017.

judiciaires pour les navires qui vont secourir les migrants. Pour toutes ces raisons, plusieurs ONG qui prêtent secours ont refusé de le signer et donc on assiste à un bras de fer en méditerranée.

Par ailleurs et dans la même lignée, si les migrants sont des réfugiés, la Convention de Genève de 1951 sur le droit des réfugiés pose le principe de non refoulement. Ainsi, s'il y a débarquement, il revient au premier pays franchi par les réfugiés d'examiner le droit d'asile. Cette responsabilité d'examen de la demande d'asile revient à l'État le plus proche du lieu de sauvetage²⁰⁴. Pour esquiver les obligations énoncées dans cette Convention, les États européens en méditerranée s'opposent au débarquement et ne permettent pas au demandeur d'asile de franchir leurs frontières. Ils contournent ainsi Le règlement de Dublin qui établit les critères et les mécanismes permettant de déterminer quel État membre de l'Union Européenne est responsable de l'examen d'une demande d'asile.

Les circonstances peuvent conduire à un débarquement sur le territoire d'un État certes le plus proche mais qui n'est pas sûr pour les survivants. Ainsi, et encore une fois, l'Aquarius a sauvé 11 personnes mais il a refusé de les embarquer à l'État le plus proche, à savoir la Libye jugeant qu'il s'agit d'un pays non sûr. Le deuxième État proche fût l'Italie qui a refusé à son tour le débarquement des migrants sur son territoire. Aucun mécanisme n'a été trouvé pour savoir à l'avance dans quel port débarquer les personnes secourues depuis le refus de l'Italie de les accueillir²⁰⁵.

L'étude des défis posés par le sauvetage en mer et particulièrement en mer méditerranéenne révèle un corpus juridique boiteux, qui peine à trouver des solutions cohérentes avec le droit international. Entre sauvegarde de la sécurité des États et respect des droits de l'Homme, l'équilibre semble fragilisé. Les lois et les déclarations officielles adoptées dans les pays européens manifestent peu d'intérêt pour garantir aux migrants non- autorisés le droit d'être secouru et le droit d'être protégé imposés par les droits humains.

Malheureusement, les pays d'accueil utilisent les textes juridiques pour se dégager de leurs obligations et pour développer des politiques de lutte contre l'immigration clandestine,

²⁰⁴ C'est ce qu'affirme la Convention de

Dublin de 1990 et les règlements intérieurs Dublin 1, 2 et 3.

²⁰⁵ « L'Aquarius cherche un port pour 11 migrants secourus au large de la Libye », Europe 1, 20 septembre 2018, disponible sur <https://www.europe1.fr/international/laquarius-cherche-un-port-pour-11-migrants-secourus-au-large-de-la-libye-3760790>

quitte à négliger le droit d'assistance humanitaire. Ces mêmes objectifs sont les causes des naufrages et des disparitions en mer. Pourtant, « les migrants, les réfugiés ne viennent pas prendre mais demander : une aide, une protection »²⁰⁶. Ils peuvent être des alliés potentiels contre toute forme d'extrémisme²⁰⁷.

²⁰⁶ BASILIEN GAINCHE (M.L.) « Les boat people de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », *Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux*, septembre 2016, p. 20.

²⁰⁷ BASILIEN GAINCHE (M.L.) *Ibid.*, *Loc. cit.*

Bibliographie

I. Ouvrages

- BEN ACHOUR (R.) et LAGHMANI (S.) dir., *Le droit international à la croisée des chemins Force du droit et droit de la force*, Pedone, Paris, 2004.
- BONASSIES (P.) et SCAPEL (CH.) *Droit maritime*, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.
- CHAABITA (R.) dir., *Migration clandestine africaine vers l'Europe. Un espoir pour les uns, un problème pour les autres*, l'Harmattan, Paris, 2010.
- DORMOY (D.) et SLIM (H.) dir., *Réfugiés, immigration clandestine et centre de rétention des immigrés clandestins en droit international*, Bruxelles, Bruylant, 2008.
- HAJJAMI (N.) « La responsabilité de protéger », Bruylant, 2013.

II. Articles

- « L'Aquarius cherche un port pour 11 migrants secourus au large de la Libye », *Europe 1*, 20 septembre 2018, disponible sur <https://www.europe1.fr/international/laquarius-cherche-un-port-pour-11-migrants-secourus-au-large-de-la-libye-3760790>
- « L'Italie a signé un accord avec la Libye, le Tchad et le Niger pour contenir l'afflux de migrants », *Jeune Afrique*, 23 mai 2017.
- BASILIEN GAINCHE (M.L.) « Les boat people de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », *Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux*, septembre 2016.
- BASTID-BURDEAU (G.) « Migrations clandestines et droit de la mer », in. LUCCHINI (L.) et QUENEUDEC (J.P.), *La mer et son droit : Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Pedone, Paris, 2003.
- CHERON (B.) *L'image des militaires français à la télévision 2001-2011*, Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire, 2012.
- DE GENDT (P.) « la criminalisation des ONG en Méditerranée pour masquer le désastre humanitaire et moral », *Service International de Recherche, d'Education et d'Action Sociale*, Bruxelles, septembre 2017.
- DURIEZ (J.) et AMAR (L.) « Plus de 3 100 migrants morts ou disparus en Méditerranée en 2017 », 10 janvier 2018, *La Croix*, disponible in. <https://www.la-croix.com/Monde/3-100-migrants-morts-disparus-Mediterranee-2017-2018-01-10-1200904860>
- GERARD (A.) et MESSINA (P.) « Sauveteur ou trafiquant, l'affaire qui empoisonne les juges italiens », *Paris Match*, 25 septembre 2018.
- JAGGER (M.) « Les Boat People Vietnamiens : un exemple pour la crise migratoire actuelle ? », disponible sur : *Les Boat People Vietnamiens : un exemple pour la crise migratoire actuelle ?*, Blogue sur l'Asie du Sud-Est, disponible sur : <http://redtac.org/asiedusudest/2017/02/15/les-boat-people-vietnamiens-un-exemple-pour-la-crise-migratoire-actuelle/>
- *Le Monde*, « 3800 migrants sont morts en Méditerranée en 2016, un chiffre record selon l'ONU », *Le Monde*, 26 octobre 2016.
- *Le Monde*, « Pêcheurs d'hommes », *Le Monde*, 13 septembre 2007.

- Migreurop, « Failure to assist persons in distress and “let die policy” : Identitarianactivists to the rescue of Europe border-control policy », Migreurop, observatoire des frontières, disponible sur <http://www.migreurop.org/article2823.html?lang>
- SCHMOLL (C.), « Quoi de neuf sous le soleil de Sicile ? », EchoGéo, Paris, 2017.

III. Sites Web

- Site Web de l'agence de contrôle des frontières extérieures de l'UE www.frontex.europa.eu
- Site Web de l'organisation internationale pour les migrations www.iom.int
- Site Web du consortium pour la recherche appliquée sur les migrations internationales www.carim.org
- Site Web du réseau documentaire sur les migrations internationales www.remisis.org