

Est-ce que les navigateurs peuvent aider en Méditerranée ?

*Interview réalisée et rédigée par Kirsten PANZER le 15 juillet 2016
Publiée dans le magazine n° 153 de l'association de plaisanciers allemande Trans-Ocean
Traduite de l'allemand par Patrice GEFROY*

Des gens qui fuient la guerre et la faim continuent d'essayer de gagner l'Europe en traversant la mer Méditerranée. Bravant tous les dangers, ils voient là leur seule chance de vivre dans la paix et dans la dignité. Beaucoup parmi eux connaissent la détresse en mer. La plupart sont sauvés, mais il y en a encore beaucoup trop qui paient de leur vie leur quête de sécurité.

De nombreux navigateurs passent justement leur été sur la mer où des populations en fuite luttent pour leur survie. Que peuvent-ils bien faire s'ils croisent la route d'un bateau chargé de fugitifs ? Un voilier peut-il d'une manière générale leur apporter de l'aide ?

Trans-Ocean a interrogé à ce sujet le capitaine de frégate Frank MARTIN, chef du service de presse au Centre de communication et d'information de la marine [allemande].

Trans-Ocean (TO): Commandant Martin, d'abord je vous remercie de prendre le temps d'informer les plaisanciers sur le comportement qu'il convient d'avoir en Méditerranée.



Grâce aux résolutions politiques prises récemment, on s'efforce d'endiguer les flux de migrants qui traversent la Méditerranée. Quel est votre sentiment sur la situation actuelle ?

Le capitaine de frégate Frank MARTIN (FM) : Nous observons déjà depuis plusieurs semaines une recrudescence des flux migratoires. C'est dû, entre autres choses, à la situation météo. Dès que le temps devient estival, les fugitifs sont davantage tentés d'emprunter cet itinéraire sur une mer prétendument plus calme. Après comme avant, ça reste une traversée dangereuse, même lorsque la mer est peu agitée. En ce moment, il apparaît que nous avons une nouvelle augmentation des flux migratoires venant des côtes libyennes en direction du continent européen.

TO : Quels itinéraires sont empruntés par les migrants depuis l'accord entre l'Union européenne et la Turquie ? Où – en tant que plaisancier – doit-on être particulièrement attentif ?

FM : Fondamentalement, on peut dire que tout navigateur se doit d'être vigilant en permanence. Mais il n'entre pas dans les obligations des plaisanciers de tenir une

veille spécifique centrée sur les bateaux des migrants. On n'a pas à tourner en rond avec son voilier à la recherche d'embarcations de migrants. Cela pourrait conduire à une situation que les plaisanciers seraient bien en peine de maîtriser. Dans de tels cas, nous sommes là, prêts à intervenir dans le cadre de l'opération Sophia [*lutte contre les passeurs sur zone – note du rédacteur*].

Détails sous ce lien [*note du traducteur*]: https://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/pdf/factsheet_eunavfor_med_fr.pdf

Quoi qu'il en soit, tout plaisancier, tout marin doit évidemment être à l'écoute des fréquences de détresse. De plus, on devrait s'informer – quelle que soit la zone où on navigue – où se trouve le RCC (Rescue Coordination Centre = centre de coordination des secours) le plus proche et où se trouvent les personnes à contacter sur la côte. Une préparation raisonnable de la navigation suppose que l'on puisse utiliser un mobile en cas de besoin, pour communiquer lorsqu'on se trouve à proximité des côtes et que l'émetteur radio est en panne. Toutes les informations utiles se trouvent dans les guides nautiques.

TO : On parle beaucoup maintenant aussi des routes migratoires entre la Turquie et la Grèce. Qu'en est-il de la situation au large de la Libye ? Y a-t-il aussi des migrants venant d'Égypte, de Tunisie, d'Algérie ou du Maroc qui tentent de fuir par voie maritime ?

FM : Je ne puis répondre ici à la question portant sur le point de départ des traversées. Il est toutefois évident que les routes les plus empruntées vont de la Libye vers l'Europe. C'est pourquoi nous opérons le long de la côte libyenne. C'est justement là que convergent les flux migratoires. L'opération Sophia n'a pas été déployée au large du Maroc, par exemple. Là nous avons un pays dont la garde côtière veille à maintenir, d'une manière ou d'une autre, une zone sécurisée. Nous intervenons davantage au large de la Libye – évidemment en dehors de ses eaux territoriales.

TO : Quelle est la probabilité de tomber sur un bateau de migrants lors d'une croisière ?

FM : Tout dépend évidemment de la zone dans laquelle on évolue. Plus on s'enfonce dans la mer Ionienne au large de la Libye ou dans la mer Égée, plus la probabilité est grande de rencontrer un bateau de migrants. C'est là que se trouvent les points névralgiques. Nous croisons dans ces zones avec nos propres bateaux, afin d'identifier les routes empruntées par les réfugiés. Ceci dans le cadre de l'opération Sophia ou des interventions des bateaux agissant pour le compte de l'OTAN en mer Égée.

Si l'on évite ces zones maritimes, la probabilité de tomber sur un bateau de migrants est plus faible. Il y a naturellement toujours un risque résiduel, lorsqu'on longe la côte nord-africaine pour y passer ses vacances. De mon point de vue, ce n'est pas une zone de navigation idéale pour un navigateur. Le mieux est de rester dans la partie européenne de la Méditerranée.

Pour terminer, je dirai que la situation des pays d'Afrique du Nord sur le plan sécuritaire est, selon le pays, plus ou moins tendue.

TO : Comment doivent se comporter les skippers et les équipages qui rencontrent des réfugiés ?

FM : C'est une question très très complexe, parce qu'elle s'inscrit toujours dans un contexte donné.

Si vous tombez sur deux hommes en situation de détresse, vous faites bien évidemment ce que tout marin ferait. Vous essayez d'une manière ou d'une autre de les sortir de l'eau.

S'il s'agit d'un bateau transportant des centaines de personnes, vous ne pouvez plus gérer la situation. Alors il est primordial d'informer le RCC aussi vite que possible. La première chose est évidemment de transmettre la position exacte ! Idéalement, indiquer le nombre approximatif de personnes et donner toutes informations utiles, par exemple dans quel état se trouvent les migrants, sont-ils exposés à un risque immédiat, le bateau peut-il se maintenir à flot, y a-t-il peut-être déjà des hommes à l'eau ? Transmettez autant d'informations que possible.

Il faut aussi s'organiser à bord. Les tâches doivent avoir déjà été réparties en quittant le port. L'un s'occupe des transmissions radio, l'autre tient la barre, un troisième observe ce qui se passe...

Personnellement, je serais très prudent à l'approche d'un bateau de migrants. Vous ne pouvez savoir si des passeurs ne sont pas encore à bord et vous ne pouvez connaître la composition de l'équipage de ces bateaux. Vous pouvez vous retrouver très vite dans une situation dangereuse. D'où une indispensable prudence.

Il faut procéder à l'évaluation de la situation sur place.

TO : ... et que ne doit-on faire en aucun cas ?

FM : C'est une question tout aussi complexe.

En aucun cas, il ne faut créer une situation qui vous mette en danger vous-même. Vous devez vous protéger vous-même et demeurer en sécurité, de telle manière à pouvoir aider par un appel de détresse. Cela ne doit pas être sous-estimé. Si vous pouvez transmettre en continu une image de la situation, vous accomplissez déjà un gros travail. Parce que les organisations d'aide humanitaire et les militaires pourront se préparer de manière ciblée au sauvetage et qu'elles sauront grosso modo ce qui les attend lorsqu'elles seront à pied d'œuvre.

Vous devez toujours considérer votre sécurité personnelle comme la priorité la plus élevée, veiller à rester maître de la situation et à ne pas vous exposer à un quelconque danger.

Vous devez absolument informer en continu. Il est tout à fait possible qu'une communication puisse être établie un peu plus tard avec un navire participant à l'opération. Ça nous aide beaucoup lorsqu'il y a un observateur sur place. Nous devons penser à la préparation de l'équipage, à l'intervention du service sanitaire, au nombre de gilets de sauvetage nécessaires. Obtenir les informations avant d'être sur zone est un plus précieux. Plus c'est détaillé, mieux c'est. La chaîne de secours fonctionnera d'autant mieux et le sauvetage se déroulera dans un minimum de temps.

TO : Peut-on se préparer à une situation de cette nature ?

FM : La base de tout est toujours la préparation nautique. Les numéros de téléphone doivent être visibles et lisibles, prêts à être utilisés. Vous devez savoir exactement qui appeler et comment établir une liaison radio. L'idéal est encore de pré-enregistrer les numéros dans les appareils. Cela relève de la préparation nautique.

Personnellement, je fixerais ces informations sur une feuille plastifiée résistante à l'eau sur une cloison.

En complément on peut se préparer un petit catalogue de questions : position, quelle sorte d'embarcation, quelle taille, dans quel état, combien de personnes à bord, des blessés, combien... Ainsi, on n'a plus qu'à s'y référer.

C'est ce que je ferais si je naviguais dans ces zones. On perd facilement ses nerfs, lorsqu'on doit affronter une telle situation. On veut agir, mais on ne sait pas bien ce qu'on doit faire. De telles check lists sont des outils précieux.

TO : D'un point de vue humanitaire je me sens tenu d'assister les réfugiés qui voyagent dans des bateaux qui ne sont pas en état de naviguer, mais d'un point de vue juridique ?

FM : Vous n'êtes pas seulement obligé d'aider par humanité. Le UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea = Convention des nations unies sur le Droit de la mer*) oblige tout utilisateur de la mer à aider les personnes en détresse. Naturellement uniquement dans le cadre de ses propres possibilités et, pour un navigateur à voile, les possibilités dans une situation de ce type sont limitées. On peut émettre un appel de détresse si les réfugiés ne sont pas en mesure de le faire. On peut maintenir le contact avec les services de secours et annoncer ou décrire la situation en continu. Nous aurons ainsi un œil et une oreille sur zone. On ne doit pas mettre sa propre vie en danger. Cela n'est exigé de personne.

TO : Mon action est-elle déterminée par le pays où je navigue ?

FM : Ici l'aspect humanitaire intervient également. Si, par exemple, vous vous trouvez dans les eaux territoriales libyennes, alors vous êtes dans une zone où les garde-côtes libyen sont l'autorité compétente, ce qui signifie que vous devriez théoriquement les appeler. Vous pouvez naturellement – cela relève de votre appréciation – informer d'autres garde-côtes. L'échange d'informations relève de la décision des garde-côtes. En règle générale, il a lieu.

Pour me résumer sur cette question : ne jamais se mettre soi-même en danger, observer la situation sur zone, réfléchir à qui s'adresser, quoi dire et de quelle manière agir, sans courir de risques. La préparation nautique doit inclure tout cela.

Il faut être informé sur la zone où l'on navigue et sur ce qui s'y passe.

Dernière remarque en guise de conclusion : si on rencontre un bateau « gris » (suspect), surtout ne pas s'approcher trop près. Dans ces zones, il vaut mieux garder ses distances. Cela ne concerne pas particulièrement les plaisanciers. Si pourtant un assez gros yacht à moteur vous fonce dessus à pleine vitesse, vous risquez d'être mal à l'aise. En Méditerranée, on se doit d'être vigilant.

Autrement, vous pouvez établir une communication avec nos bateaux et nous dire où vous allez. Ça nous permet d'avoir un tableau actualisé de la situation dans la zone où nous patrouillons. Peut-être vous demandera-t-on si vous avez quelques observations à nous communiquer. En outre, nous sommes toujours heureux d'avoir un salut amical venant du pays.

<https://www.trans-ocean.org>

Convention des Nation Unies sur le droit de la mer (extrait)

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit notamment à l'article 98 de sa partie VII :

Obligation de prêter assistance

1. Tout État 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 prêle 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 prêle 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.

Le tribunal international du droit de la mer siège à HAMBOURG :
<https://www.itlos.org/fr/main/dernieres-nouvelles/>

[ajout du traducteur]