

Pourquoi la mission du navire antimigrants en Méditerranée est illégale

Le Monde 9.8.2017

Au large des côtes tunisiennes, le C-Star, navire antimigrants du groupuscule d'extrême droite Génération identitaire, est à l'arrêt depuis le lundi 7 août. Et pourrait bien le rester. Venu se ravitailler dans le port de Zarzis, l'équipage s'est vu refuser l'accostage par des marins locaux, répondant à l'appel du puissant syndicat l'Union générale tunisienne du travail (UGTT) lancé sur Facebook : « A tous les agents et employés des ports tunisiens : ne laissez pas le bateau du racisme C-Star souiller les ports de Tunisie. »

L'opération maritime, démarrée début juillet, a pour but officiel de « contrecarrer les bateaux des ONG qui agissent à l'unisson avec les trafiquants d'êtres humains », selon Génération identitaire. Dans les faits, l'équipage, motivé par un racisme à peine voilé, n'a cessé d'aller de déconvenue en déconvenue. Le 1er août, Clément Galant, responsable français de l'opération, exposait dans une courte vidéo les objectifs de la mission, assurant face caméra : « Tout ce que nous faisons est légal. » Problème : ce n'est pas le cas. A l'aide du droit international et de l'association Human Rights at Sea, Les Décodeurs se sont penchés sur cette mission inutile, voire illégale. Les prétendus liens entre ONG et passeurs

Le principal argument avancé pour justifier l'opération est la lutte contre le trafic d'êtres humains. Ils accusent les ONG telles que SOS Méditerranée, Sea Watch ou encore Proactiva Open de « travailler de concert » avec les passeurs libyens et espèrent intercepter des communications en ce sens. C'est d'ailleurs ce qui a motivé ce week-end la manœuvre dangereuse du C-Star à proximité de l'Aquarius, bateau affrété par SOS Méditerranée pour les sauvetages en mer.

Pourquoi c'est voué à l'échec

Les ONG œuvrant en Méditerranée pour venir en aide aux migrants sont très encadrées. Les navires n'interviennent qu'après demande explicite du centre de coordination de sauvetage en mer (MRCC) de Rome, qui coordonne toutes les missions de secours dans la zone. Mais le contrôle ne s'arrête pas là puisque les associations se doivent de rendre des comptes à cinq autres administrations lors de chaque opération de sauvetage : à l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes Frontex (pour les informations liées aux embarcations), au ministère de l'intérieur italien (pour préparer l'accueil des migrants dans les centres en Italie, à qui est envoyée la liste des rescapés avec âge, nationalité, femmes enceintes, blessés, mineurs non-accompagnés, etc.), au ministère de la santé italien (pour les blessés), à l'armateur du navire (dont le commandant est le représentant légal à bord), et à l'Etat auquel est rattaché le pavillon dès que le navire est impliqué dans une opération « anormale » comme un sauvetage ou un accrochage avec une autre embarcation. Toutes les opérations et communications sont étroitement surveillées par le MRCC, ne laissant que peu de place à des activités illégales.

En décembre 2016, le Financial Times révélait l'existence d'un rapport confidentiel de Frontex dans lequel l'organisation exprimait ses réserves quant aux activités des ONG dans la région, créant, selon elle, un « appel d'air ». D'après le journaliste britannique, l'agence européenne allait même jusqu'à accuser les associations de donner aux passeurs des « indications claires avant le départ sur des directions précises dans le but d'atteindre les bateaux des ONG ». Cet article a conduit la justice italienne à ouvrir une enquête en avril.

Un mois plus tard, le verdict tombe : le procureur de Catane (Sicile), saisi dans cette affaire, a déclaré ne détenir aucune preuve tangible pour étayer ces propos. Par ailleurs, en février, les associations ont spontanément rédigé un code de conduite à respecter lors des missions de

sauvetage en mer, consacrant « l'humanité », « l'impartialité », la « transparence », la « neutralité » et « l'indépendance » comme valeurs principales de leur action.

Quant à la question de « l'appel d'air », un rapport datant de 2014, édité par Amnesty International, démontre que l'arrêt de la mission Mare Nostrum, à l'époque, n'avait eu aucun effet sur le nombre de migrants voulant rejoindre l'Europe. Bien au contraire : il a même augmenté, infirmant alors « le mythe selon lequel Mare Nostrum a agi comme un “facteur d'appel” ». Seul constat alors : le nombre de morts parmi les migrants était alors passé de un sur cinquante à un sur vingt-trois lors des trois premiers mois de 2015.

Pourquoi c'est illégal

Dans l'espoir de faire éclater au grand jour un supposé trafic d'êtres humains coordonné par les ONG, les identitaires ont choisi de procéder à des « filatures » en pleine mer. Samedi 5 août, l'équipage de l'Aquarius a eu la surprise de voir arriver droit sur elle le C-Star : « Ils ont fait route sur nous à une vitesse supérieure à la nôtre. Nous avons gardé notre cap. Ils nous ont suivis, puis sont partis après avoir envoyé un message par radio », relate l'ONG. Une telle manœuvre, susceptible de provoquer une collision entre les vaisseaux, est illégale. Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Ripam ou Colreg en anglais), définit le cadre légal en la matière. Du fait de son activité, les navires portant secours aux migrants sont considérés comme des « navires à capacité de manœuvre restreinte ». Il est donc formellement interdit d'interférer avec leurs activités puisque, ne pouvant pas manœuvrer librement, le risque de collision est grand. Dans tous les cas, l'ensemble des bateaux en haute mer, C-Star compris, se doivent d'éviter ces incidents à tout prix (règle n° 8).

Aider les gardes-côtes libyens à ramener les migrants en Libye

Cet autre objectif assumé est sûrement le plus problématique. Sur son site, le groupuscule d'extrême droite entend agir comme un bateau de reconnaissance pour « donner l'alerte aux gardes-côtes libyens » en cas de naufrage. Le but étant, bien évidemment, de ramener les migrants « sur les côtes africaines », en Libye donc.

Pourquoi c'est problématique

L'article 33 alinéa 1 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, communément appelée « Convention de Genève », est très claire sur la question :

« Aucun des Etats contractants n'expulsera ou ne refoulera, de quelque manière que ce soit, un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques. »

Du fait de l'instabilité politique en Libye, les migrants renvoyés vers ce pays risquent de voir leur intégrité physique et morale gravement atteinte dans les centres de rétentions libyens. Or, de nombreux rapports d'ONG font état de « viols, tortures, exécutions et autres souffrances » dont sont victimes les réfugiés lors de leur incarcération. Par ailleurs, la plupart de ces gardes-côtes ne dépendent pas du gouvernement d'union nationale soutenu par les Nations unies, ouvertement défié dans tout le pays. Plusieurs milices régionales se sont formées pour défendre les intérêts de chefs autoproclamés, sur terre et en mer. Ainsi, il leur sera très difficile de rentrer en contact avec un interlocuteur crédible. Pourtant, il existe un flou juridique : le C-Star n'agit pas sur commande d'un pays ou d'une organisation supranationale, l'équipage ne peut donc pas être poursuivi sur cette base.

De son côté, la Libye ne fait pas partie des 145 pays signataires de la Convention de Genève et ne peut donc pas être contrainte à respecter cette règle. Actuellement, les juristes réfléchissent à une solution en la matière, mais rien n'est arrêté. Seule certitude, établie dans un rapport de l'Institut allemand des droits humains : « La Cours européenne des droits de l'homme (CEDH) interdit d'exposer les personnes à des violations graves des droits humains par des actions au-delà des frontières des Etats. Renvoyer dans un pays où la torture, les peines ou traitements inhumains ou dégradants, ou menace le danger mortel, est ainsi interdit. »

Au-delà du cadre légal, les ONG se questionnent sur la moralité de la démarche : si Génération identitaire entend lutter contre le trafic d'êtres humains, pourquoi livrer les migrants aux garde-côtes libyens sérieusement soupçonnés d'entretenir des liens avec les passeurs ? Agir de la sorte condamne les réfugiés à subir de sévères violations de droits humains dans les geôles libyennes. Couler les bateaux utilisés pour le trafic

En gage de bonne foi, la mission Defend Europe de Génération identitaire s'est engagée à couler les bateaux abandonnés ayant servi au transport illégal de migrants.

Pourquoi c'est inutile

Cette mission est déjà remplie par les navires de l'opération Sophia, lancée à l'été 2015, dont le principal objectif est de « démanteler les réseaux d'immigration clandestine et de traite des êtres humains ». En un peu plus d'un an, 303 navires d'organisations criminelles ont été neutralisés. Lorsque la marine de l'Union européenne n'est pas à proximité, ce sont bien les ONG qui prennent la relève et détruisent ces embarcations de fortune. Avec ce dispositif tout à fait suffisant, un nouvel acteur agissant dans le domaine ne saurait être utile. Pour preuve : depuis leur arrivée sur zone, le C-Star n'a procédé à aucune destruction ni aucun sauvetage. Et, en restant immobile, cela ne risque pas de changer.