

Sauvetages : la marine marchande désemparée

MIGRATION Une centaine de migrants pourraient avoir été refoulés vers la Libye

- La prise en charge des sauvetages par la Libye complique la donne.
- Et fait peser sur les capitaines de la marine marchande une lourde responsabilité.

Il est 15 heures, lundi, lorsque le ravitailleur Asso Ventotto qui opère sur une plateforme pétrolière située à une centaine de kilomètres de la côte libyenne reçoit l'ordre de porter secours à une embarcation de migrants. 101 personnes sont secourues par le navire marchand qui continue d'obéir aux instructions des autorités libyennes. Cap est mis sur Tripoli, où les rescapés seront... soumis à une détention arbitraire.

ONG et observateurs ne tardent pas à s'insurger : les fameux « pushback » redoutés depuis que Rome a laissé aux autorités libyennes la coordination des sauvetages se sont produits. Un bateau européen a refoulé des migrants vers la Libye.

Refoulement ? Pas si simple. Le sauvetage de cette centaine de migrants illustre en fait remarquablement le flou légal qui entoure désormais les sauvetages.

Le navire est intervenu dans les eaux internationales dans la zone de recherche et de sauvetage dont Tripoli est depuis peu responsable. Dans ce contexte, son capitaine est censé suivre les instructions des autorités, ici libyennes, qui sont quant à elles tenues de trouver un port « sûr » où les migrants peuvent être pris en charge. Problème : les ports libyens ne sont pas considérés comme des lieux sûrs, tant s'en

faut. En obéissant, le capitaine du Asso Ventotto a-t-il commis une erreur ? L'Italie, dont il bat le pavillon et qui est ainsi le seul pays ayant autorité sur le vaisseau dans les eaux internationales, peut-elle être tenue pour responsable ? Et, partant, peut-on parler de « pushback » ? Sur Twitter le débat entre juristes ne cesse pas.

Tout récemment, un sauvetage a mené à l'abandon d'un enfant et de deux femmes

Bien que l'Aquarius ait repris la mer mercredi soir et que l'Open Arms soit opérationnel, les ONG sont de facto mises à l'écart. Les garde-côtes libyens qui sont de plus en plus systématiquement en charge des opérations de sauvetage évitent au maximum d'impliquer les associations, de sorte que les navires marchands se retrouvent de nouveau en première ligne. Et la situation n'a rien de réjouissant pour le secteur qui a déjà averti par deux fois les autorités européennes.

En juin, alors que les projecteurs étaient braqués sur le sort des ONG interdites de ports, le porte-conteneurs Alexandre Maersk restait quatre jours sur le carreau, au large de la Sicile, avec 113 migrants à bord. Une autorisation de débarquement sera finalement accordée... sur ordre mystérieux d'un ministère de l'Intérieur qui s'est bien gardé d'en faire la publicité. Or un jour perdu en mer peut être synonyme de dizaines de milliers d'euros au fond de l'eau pour ces entreprises, sans compter qu'il faut encore s'occuper de la charge administrative, de la désinfection du

bateau et du détour. « On parle de trois jours perdus en moyenne pour un sauvetage », explique Peter Hinchliffe, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande. Dans le cas du Maersk, par exemple, les frais seront couverts par l'assurance. « Le secours à une embarcation est une obligation du droit de la mer, rappelle Yohann Mucherie, un capitaine de la marine marchande qui a effectué deux missions sur l'Aquarius, comme responsable de la coordination des opérations de secours. *Mais je ne serais pas étonné qu'à un moment un capitaine qui a peur de son armateur et des conséquences que pourrait avoir un sauvetage décide de regarder ailleurs.* » Et quel comportement adopter vis-à-vis d'instructions iniques des autorités libyennes... lorsqu'on est en affaires avec ces dernières, comme c'est le cas des bateaux qui travaillent sur la plateforme pétrolière en face de Sabratha (haut lieu de départ) ?

« Les navires commerciaux ont des coques très hautes, qu'on appelle des murailles, détaille Yohann Mucherie. *Faire monter des gens déjà fatigués par la traversée, des femmes enceintes et des enfants à l'échelle est très compliqué. Il faut maîtriser les zodiacs, avoir des gilets de sauvetage en surnombre, connaître les bonnes pratiques. Le pire ennemi d'un sauvetage – avec les conditions météo –, c'est la panique,*

quand les gens deviennent incontrôlables, se jettent à l'eau. J'ai appris les techniques d'approche et de prise en charge avec l'Aquarius, ce n'est pas quelque chose qui est enseigné. » En ce sens, la présence des ONG en surveillance permanente dans les zones de naufrage avait considérablement soulagé la marine marchande.

Car parfois les drames se produisent : le naufrage monstre qui avait tué 800 personnes en avril 2015, a été causé par une collision avec le cargo venu les secourir (bien que celui-ci ait tout fait pour l'éviter). Tout récemment, un sauvetage mené par les garde-côtes libyens après signalement par le navire marchand Triades, resté à proximité, a mené à l'abandon d'un enfant et de deux femmes qui auraient refusé de monter à bord. Une des deux femmes a pu être sauvée par l'ONG Proactiva Open arms, la mère et son enfant sont décédés. L'ONG espagnole a annoncé porter plainte contre les garde-côtes ainsi que contre le navire pour homicide involontaire.

Le secteur insiste : l'inquiétude est d'abord humanitaire, pas économique. « Nous ne cherchons pas à obtenir des compensations, assure Peter Hinchliffe. *Mais à être assuré que les migrants secourus auront un port sûr où être débarqués car on ne peut pas garder 100, 200 personnes qui ont besoin d'eau de nourriture et de couverture à bord d'un bateau prévu pour un équipage réduit. Et là nous avons un vrai problème avec les Libyens.* » ■

LORRAINE KIHIL

Espagne La bataille politique fait rage

MADRID

DE NOTRE CORRESPONDANT

Il n'y a pas de papiers pour tout le monde et l'Espagne ne peut pas absorber des millions d'Africains. » A la tête des conservateurs espagnols depuis moins de deux semaines, Pablo Casado n'a pas mis longtemps à fixer le cap de sa formation sur l'immigration. En visite hier en Andalousie et à Ceuta, l'enclave espagnole en territoire marocain, le leader du Parti populaire, première force d'opposition au Parlement, a exigé à l'exécutif d'ériger en priorité « la défense et la sécurité des frontières » face aux « mafias prêtes à tout pour profiter de l'argent des migrants ».

« L'immigration est un sujet qui préoccupe les Espagnols », a également lancé Casado, alors que le pays est devenu en 2018 la principale porte d'entrée par voie maritime dans l'Union européenne devant l'Italie. Selon les derniers chiffres officiels du ministère espagnol de l'Intérieur, plus de 20.000 personnes ont emprunté entre janvier et fin juillet la « route » de la Méditerranée occidentale pour rejoindre l'Union européenne. C'est plus du double que sur la même période l'année dernière. Cet itinéraire, qui a coûté la vie à plus de 300 personnes en 2018 d'après l'Organisation internationale des migrations, est désormais plus fréquenté que celui de la Méditerranée centrale entre la Libye et l'Italie.

Les images de centres d'accueil débordés et d'arrivées de migrants sur les plages remplies de touristes se sont en tout cas multipliées ces dernières semaines. Les visites de responsables politiques dans le sud du pays aussi. Avant Pablo Casado hier, c'est le leader du parti libéral Ciudadanos Albert Rivera qui s'est rendu en début de semaine à Ceuta. Au cours de sa visite, il a longuement arpenté la clôture qui sépare sur plu-

sieurs kilomètres le territoire espagnol du Maroc. Jeudi dernier, plus de 600 migrants sont parvenus à franchir le dispositif frontalier, forçant le passage en lançant notamment de la chaux vive et des excréments sur les policiers.

« L'immigration illégale est actuellement le principal problème de l'Espagne », a souligné le président de Ciudadanos, qui avertit : « Si on ne s'en rend pas compte, nous nous retrouverons avec des populistes au pouvoir. » Pour Rivera, le principal responsable de cette situation est le premier ministre socialiste Pedro Sanchez, coupable selon lui d'avoir provoqué « un appel d'air » en offrant il y a un mois et demi le port de Valence pour accueillir les 630 migrants de *L'Aquarius* dont l'Italie ne voulait pas. « Cela me semble indécent que le gouvernement ait un type de discours à Valence mais qu'après, il ne s'occupe pas de ce qui se passe à Ceuta », a ainsi reproché le président de Ciudadanos.

Du côté de l'exécutif, les critiques des conservateurs et des libéraux sont mises sur le compte de la « surenchère » entre les deux formations. Une attitude qualifiée d'« irresponsable et de démagogique » par le ministre du Travail et de l'Immigration lors d'un déplacement ce lundi à Chiclana de la Frontera, en Andalousie. Magdalena Valerio y a visité un centre de la Croix-Rouge que l'exécutif a habilité pour l'accueil de 700 migrants. Ce week-end, c'est son collègue à l'Intérieur, Fernando Grande-Marlaska qui était en déplacement dans la région. Il a reconnu que le gouvernement de Sanchez faisait face à une « situation absolument exceptionnelle et extraordinaire » mais qui restait « sous contrôle ».

Jean-Claude Juncker sollicité

Grande-Marlaska en a aussi profité pour

rappeler que « le problème de l'immigration est un problème de l'Europe, qui nécessite une réponse européenne ». Le Premier ministre espagnol a d'ailleurs envoyé une lettre la semaine dernière à Jean-Claude Juncker dans laquelle il exprimait « son inquiétude face à la hausse des arrivées irrégulières en Espagne ». La réponse de Bruxelles est arrivée hier : le président de la Commission européenne « partage le sens de l'urgence » de Pedro Sanchez. Il s'est engagé, au cours d'une conversation téléphonique avec le Premier ministre relayée par les médias espagnols, à débloquer plusieurs dizaines de millions d'euros d'aide d'urgence. ■

GUILLAUME BONTOUX

LE CHIFFRE

100.000

Depuis trois ans, 100.000 personnes auraient été secourues par des navires marchands en Méditerranée. L'implication de ces bateaux a cependant évolué à mesure que d'autres acteurs, mieux équipés, sont intervenus : les gardes-côtes et les navires militaires dont la présence a été renforcée ainsi que les ONG, de plus en plus actives depuis 2015. La part des sauvetages assurés par les navires commerciaux est ainsi passée de 25 % en 2014 à 7,6 % en 2016. La flotte de l'armateur Maersk, par exemple, qui compte 750 bateaux, a été impliquée dans 22 opérations en 2015 contre 5 en 2016, 3 en 2017 et une seule cette année.