



Compte rendu du Petit déjeuner débat de rentrée

« Les secours en mer des personnes en situation de détresse : quelle législation s'applique pour les opérations de sauvetage »

Maison du droit et des migrations le 28 septembre 2018

Terre d'asile Tunisie par le biais de la Maison du Droit et des Migration propose régulièrement des débats regroupant acteurs institutionnels, société civile, journalistes, chercheurs et grand public sur des sujets liés à la thématique migratoire.

L'association a organisé vendredi 28 septembre 2018, une première rencontre débat de rentrée portant sur « Les Secours en mer des personnes en situation de détresse : Quelle législation s'applique pour les opérations de sauvetage ? »

Plus de 40 participants issus de différents horizons nous ont rejoints : associations, représentants diplomatiques, membres de la fonction publique, des journalistes, professionnels du droit, migrants et public tunisien

Dans son mot de bienvenue, **Mme Sana Bousbih**, directrice de Terre d'asile Tunisie a rappelé le cadre général en lien avec les derniers événements : assistance aux rescapés en mer en Tunisie, les naufrages dans le golfe de Zarzis et de Sfax ainsi que les opérations de sauvetage quasi quotidiennes au large des côtes tunisiennes, et l'augmentation du nombre des personnes traversant le méditerrané pour rejoindre l'Europe par voie maritime, plus que 60 000 où 1500 personnes auraient perdu la vie en mer.

Elle a rappelé aussi le rôle de Terre d'asile Tunisie dans l'accompagnement de plus de 1200 migrants parmi lesquels des rescapés en mer, depuis le début de la permanence sur la région de Tunis et de Sfax.

La première intervenante **Madame Kaouther DABBECH**, experte en droit international de la mer, a rappelé le cadre juridique lié aux conditions des sauvetages en mer :

- 1) Se basant entre autres sur deux textes essentiels ; [la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 \(Art. 98 \(1\)\)](#) et [la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974 \(Convention SOLAS\) \(Chapitre V, Règle 33\(1\)\)](#). Il a été expliqué que les capitaines de navires se doivent de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer, et ce indépendamment de la nationalité de cette personne, de son statut ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée. Le respect de cette règle est essentiel pour la préservation de l'intégrité du régime de recherche et de sauvetage en mer.
- 2) D'autre part, les conventions maritimes définissent les obligations des Etats Parties en ce qui concerne les arrangements nécessaires entre États, en matière de



Maison du Droit et des Migrations

communication et de coordination en cas de situation de détresse dans leur zone de responsabilité, et, pour le sauvetage des personnes en situation de détresse autour de leur côtes : **la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982 (Art. 98 (2))**, **la Convention SOLAS (Chapitre V, Règle 7)**, **la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime de 1979, (Convention SAR) (Chap. 1.3.2.)**. **Les amendements aux Conventions SOLAS et SAR** visent eux, à s'assurer de la continuité et de l'intégrité des services SAR, à veiller à ce que les personnes en situation de détresse en mer soient secourues tout en minimisant les dommages de ces interventions pour les navires concernés.

Ensuite, **le Capitaine Haythem REZGUI**, représentant de la Garde Nationale maritime, a rappelé que La Tunisie est un pays signataire de la Convention SAR et que la zone de responsabilité tunisienne s'étend de la Sardaigne à la région septentrionale de la Tunisie puis du Golfe de Gabès à la frontière libyenne au sud. Une zone dans laquelle périssent chaque année des dizaines de pêcheurs et des migrants étrangers et tunisiens. Il a aussi présenté les activités opérationnelles de la garde maritime qui désormais dépassent largement les trois milles définis par la loi pour couvrir les eaux intérieures (golfe de Tunis et golfe de Gabès), et toutes les eaux territoriales et la zone contiguë. Le capitaine Rezgui a également rappelé le protocole d'assistance aux naufragés, le rôle du MRCC et celui des ONG dans la protection des personnes rescapées ramenées sur le sol national.

Madame Emna SOHLOBI, consultante en droit de la mer, spécialiste des zones maritimes de navigation, de pêche et du patrimoine culturel et présidente de comité de soutien de Capitaine Chamesedine Bourassine et son équipage, est revenue sur les grandes lignes de l'affaire de Bourassine en expliquant dans quelle zone le capitaine est intervenu pour porter assistance au bateau de migrants en détresse. Elle a apporté des éléments de clarification quant aux éléments retenus par la justice italienne pour justifier de son arrestation tout en questionnant la pénalisation des secours portés aux migrants en mer et la répercussion possible sur les personnes secourues (répercussions psychologique, détermination de la zone de débarquement, assurance de l'accès aux droits et protection etc.).

Elle a rappelé que le principe de l'obligation de prêter assistance des personnes en détresse en mer est une norme internationale prévue par le droit de la mer et le droit maritime (CNUDM, SOLAS, SAR...) Cette norme prévoit que tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon de faire tout son possible afin de secourir les personnes en détresse. La seule limite à ce principe est appréciée seulement par le capitaine lui-même qui décidera de porter ou non secours à ces personnes en détresse. Cette appréciation lui permet aussi d'être souverain dans la détermination du port le plus adapté pour le débarquement.

Un vif et riche débat s'est engagé avec le public. Un échange sur le rôle de FRONTEX dans les secours et il a été rappelé que les images de FRONTEX ont également permis de disculper le Capitaine Bourassine de toute implication dans le passage illégal des migrants. Plusieurs points ont été aussi soulevés : où s'engage et où s'arrête la responsabilité du sauveteur ? Pourquoi le sauvetage survenant en mer peut pénaliser les capitaines et bateaux et que deviennent les personnes sauvées ? Comment définir « lieu de débarquement sûr » ? et est-ce que le lieu sûr est également le plus proche ?



Maison du Droit et des Migrations

Sur ce dernier point, a été évoqué le cas de l'Aquarius dont le capitaine a estimé que la Libye ne pouvait garantir sécurité et assistance aux rescapés. Le public a également obtenu les éclaircissements de Madame Dabbech sur l'affaire du Sarost 5 survenue en été 2018 : le navire bloqué dans les eaux tunisiennes, n'avait obtenu aucune autorisation d'accoster sur les quais maltais, et italiens avant que les migrants ont pu être finalement débarqués en Tunisie après 15 jours d'incertitude.

La session s'est conclue par les remarques du public à l'égard des sauvetages par les ONG, ressentant une criminalisation grandissante des opérations et des interventions de secours malgré leur rôle important de solidarité dans les zones SAR. A également été mentionné la nécessité d'introduire une plus grande autonomie de décision pour le commandant de bord du bateau de sauvetage en ce qui concerne le débarquement ainsi que l'obligation des Etats à coopérer en matière de sauvetage : afin de prendre le relais pour l'assistance et pour permettre aux personnes secourues dans de telles circonstances d'être débarquées rapidement en un lieu sûr où leurs droits et accès à une protection sont respectés.