

Forensic Oceanography:

Rapport sur le bateau “*abandonné à la mort*”

Ce rapport a été établi par « Forensic Oceanography »: Charles Heller, Lorenzo Pezzani et Situ Studio, dans le cadre du projet “Forensic Architecture » du Conseil Européen de la recherche (CER), Centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres.

www.forensic-architecture.org

Table des matières

i. Liste des Annexes	4
ii. Acronymes et Abréviations	6
iii. A Propos des Auteurs	7
iv. Remerciements	8
1. Introduction	9
1.1. Résumé	9
1.2 Méthodologie	12
1.3 2011: “L’année la plus meurtrière en méditerranée”	14
1.3.1 Tunisie	15
1.3.2 Libye	15
1.3.3 Les modalités générales de traversée	17
2. Chaîne des évènements	18
2.1 La décision de fuir la Libye	18
2.2 Le départ de Tripoli	18
2.3 Survol par l’avion de patrouille	19
2.4. L’appel de détresse	20
2.5. Première rencontre avec l’hélicoptère	21
2.6 Rencontre avec des pêcheurs	22
2.7 La deuxième rencontre avec l’hélicoptère	22
2.8 A la dérive dans la tempête	22
2.9 La rencontre avec un bateau militaire	23
2.10 A la dérive vers les côtes libyennes	24
3. Acteurs impliqués	25
3.1 Implication d’acteurs non militaires	26
3.1.1 Les pêcheurs	26
3.1.2 Les Etats côtiers	27
3.1.3 Frontex	28
3.1.4 Résumé de l’implication des acteurs non militaires	29
3.2 Implication des Etats participant et de l’OTAN	29
3.2.1 Moyens navals et aériens déployés par les Etats participant et l’OTAN	30
3.2.1.1 Présence navale des Etats participant et de l’OTAN pour la mise en application de la zone d’exclusion aérienne et pour la protection des civils	32
3.2.1.2 Présence navale de l’OTAN visant à mettre en application l’embargo sur les armes	33
3.2.1.3 Moyens aériens des Etats participant et de l’OTAN	34
3.2.1.4 Conclusion sur les moyens navals et aériens déployés par les Etats participant et l’OTAN	35
3.2.2 Information des Etats participant et de l’OTAN concernant la détresse des migrants	36
3.2.2.1 Identification par l’avion militaire français	36
3.2.2.2 Fax et appel téléphonique	36
3.2.2.3 Signaux de détresse	38
3.2.3 Réponse au signal de détresse des Etats participant et de l’OTAN	38
3.2.3.1 Pratique antérieure de l’OTAN en matière d’assistance	39
3.2.3.2 Eléments d’identification de l’hélicoptères rencontré par les migrants	42
3.2.3.3 Hypothèses concernant la réponse des Etats participant et de l’OTAN	43

3.2.4 Détection de l'embarcation des migrants par les Etats participant et l'OTAN pendant les 14 jours de sa dérive	44
3.2.4.1 Moyens de surveillance déployés avant l'intervention de 2011: Opération Active Endeavour	45
3.2.4.2 Capacités de détection des Etats participant et de l'OTAN en 2011	46
3.2.4.3 Identification du navire militaire rencontré par les migrants	48
3.3 Conclusion sur l'implication des forces des Etats participant et de l'OTAN	50
4. Conclusion	52
5. Figures	53
Vue d'ensemble	53
Evènements clés	54
Le navire des migrants	55
L'identification par l'avion de patrouille	56
Positionnement et alerte	57
Identification de l'hélicoptère	58
Modélisation de la dérive	59
Chronologie de la dérive	60
Rencontre avec le navire militaire	61
Couverture RSO	62
Images RSO	63
Détection de navires par RSO	64
Analyse RSO - 28 mars	65
Analyse RSO - 29 mars	66
Zones de recherche et de sauvetage	67
Zone de surveillance maritime de l'OTAN	68
Capacités de détection des Etats participants et de l'OTAN	69
L'assistance en mer de l'OTAN	70
Annexe A	71
Annexe B	78

i. Liste des Annexes

ANNEXE A: Rapport établi par Richard Limeburner, Spécialiste de recherche au Département d'océanographie physique de la Woods Hole Oceanographic Institution.

ANNEXE B: Sources premières

- B.1 Signal de détresse envoyé par le MRCC de Rome (Centre de coordination de sauvetage en mer de Rome) le 27 mars 2010, à 18:54 GMT sur le réseau Inmarsat-C AGA (Appel de Groupe Amélioré)
- B.2 Alerte de navigation Hydrolant envoyé le 28 mars 2011 à 06:06 GMT
- B.3 Diapositive présentée par le Vice-Amiral Gortney dans un point de presse du 24 mars 2011. L'image montre le déploiement des forces maritimes des Etats-Unis et de la coalition.
- B.4 Zone de surveillance maritime de l'OTAN entre le 23 mars et le 8 avril 2011 dans le cadre de l'embargo sur les armes (opération Unified Protector)
- B.5 Diapositive présentée par le Vice-Amiral Gortney au point de presse du Département de la Défense des Etats-Unis du 20 mars 2011. L'image montre des tirs de missiles de croisière lancés de navires et sous-marins en Méditerranée les 19 et 20 mars 2011.
- B.6 Lettre envoyée le 28 novembre 2011 par Gil Arias, Directeur exécutif adjoint de l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex) en réponse à une demande d'informations présentée par une coalition d'ONG.
- B.7 Courriel envoyé par Mathias Eichenlaub (Section Presse et Médias – Centre d'opération des médias, Quartier Général de l'OTAN) le 3 octobre 2011 en réponse à un courriel du journaliste Emiliano Bos. Ce document est cité dans le documentaire d'Emiliano Bos et Paul Nicol « Mare Deserto » produit pour la RSI et diffusé le 14 janvier 2012.
- B.8 Lettre de l'OTAN au Conseil de l'Europe datée du 8 février 2012.

ANNEXE C: Entretiens avec les survivants (ces entretiens avec les migrants sont ici seulement mentionnés comme références mais ne seront pas rendus publics)

- C.1 Entretien avec Dan Haile Gebre, mené par Lorenzo Pezzani et filmé par Charles Heller à Milan, le 22 décembre 2011.
- C.2 Entretien avec Abu Kurke Kebato mené par téléphone par Emiliano Bos en avril 2011 lorsque le premier était encore en Libye.
- C.3 Deuxième entretien avec Abu Kurke Kebato mené par Emiliano Bos les 2 et 3 août 2011 à San Giorgio Lucano, Italie.
- C.4 Entretien avec Elias Mohammed Kadi mené par Michel Tubiana, membre du Comité directeur du REMDH (Réseau euro méditerranéen des droits de l'homme) et Président honoraire de la Ligue des droits de l'homme (France), le 6 septembre 2011 au Camp du HCR de Choucha, Tunisie.

- C.5 Deuxième entretien avec Elias Mohammed Kadi mené par Emiliano Bos entre le 17 et le 19 août 2011 au camp du HCR de Choucha, Tunisie.
- C.6 Entretien avec Filmon Weldemichail Teklegergis mené par Emiliano Bos les 8 et 9 octobre 2011 à Larvik, Norvège.
- C.7 Entretien avec Bilal Yacoub Idris mené par Emiliano le 6 septembre 2011 à Rome
- C.8 Entretien avec Ibrahim Mohamad Ahmad mené par Emiliano Bos entre les 17 et 19 août au camp HCR de Choucha, Tunisie.

ii. Acronymes et Abréviations

AGA	Appel de Groupe Amélioré
APCE	Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe
ARCI	Associazione Ricreativa e Culturale Italiana
CIRÉ	Coordination et Initiatives pour réfugiés et étrangers
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
FIDH	Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme
FO	Forensic Oceanography
GMDSS	Global Maritime Distress Safety System
GISTI	Groupe d'information et de soutien des immigrés
HRW	Human Rights Watch
LDH	Ligue des droits de l'homme
MRCC	Centre italien de coordination de sauvetage maritime (<i>Maritime Rescue Coordination Center</i>)
MSA	Maritime Surveillance Area
MSF	Médecins Sans Frontières
OIM	Organisation international pour les migrations
ONU	Organisation des Nations Unies
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
REMDH	Réseau Euro-Méditerranéen des Droits de l'Homme
RSI	Radiotelevisione svizzera
RSO	Radar à Synthèse d'Ouverture
SOLAS	Convention internationale de sauvegarde de la vie humaine en mer (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>)
UE	Union européenne
UNHCR	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
WHOI	Woods Hole Oceanographic Institution
Zone SAR	Zones de recherche et de sauvetage (<i>Search and Rescue zone</i>)

iii. A Propos des Auteurs

Ce rapport a été mis au point dans le cadre du projet « Forensic Oceanography » dirigé par Charles Heller et Lorenzo Pezzani, tous deux étudiants en thèse au Centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres, ainsi que par Situ Studio, bureau d'étude d'architecture appliquée basé à New York. Des compléments en termes d'expertise technique ont été fournis par Richard Limeburner, Directeur de recherche au département d'Océanographie physique de la Woods Hole Oceanographic Institution, et par Lawrence Fox III, de la Humboldt State University, professeur émérite spécialiste de détection, recruté dans le cadre de ce travail par GIScorps (réseau de volontaires formés au système d'information géographique). Ayesha Ahmed, qui effectue un post-doctorat au centre de recherche, Goldsmiths, Université de Londres, a également contribué au recueil des informations qui sont à la base de ce rapport.

Cette étude fait partie du projet général « Forensic Architecture » soutenu par le Conseil européen de la recherche (CER) au Centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres, Royaume-Uni.

Forensic Architecture

Goldsmiths
UNIVERSITY OF LONDON



SITU STUDIO

iv. Remerciements

L'équipe du "Forensic Oceanography" est reconnaissante aux nombreuses personnes qui ont partagé leurs expériences, leurs idées et leur expertise, et ont ainsi contribué à l'élaboration et à la mise en forme du contenu de ce rapport.

Notre gratitude va tout d'abord aux survivants du bateau « abandonné à la mort »: Bilal Yacoub Idris, Ghirma Halefom, Dan Haile Gebre, Abu Kurke Kebato, Mohammad Ahmed Ibrhaim, Kabbadi Asfao Dadi, Elias Mohammed Kadi, Filmon Weldemichail Teklegergis et Mariam Moussa Jamal. Nous remercions aussi tous les migrants qui ont accepté de partager leur expérience avec nous pendant notre recherche de terrain en Italie.

Le soutien et la collaboration d'Emiliano Bos, journaliste, et du Père Mussie Zerai, ont été essentiels.

La collaboration et les échanges avec les membres des ONG qui ont été les fers de lance dans la recherche des responsables dans cette affaire (le GISTI, Migreurop, CIRÉ, FIDH, LDH and HRW) ont été très importants. Les contributions de la Sénatrice Tineke Strik et de Isild Heurtin du Comité pour les migrations, les réfugiés et les personnes déplacées de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe (APCE) ainsi que de Neil Falzon, avocat et universitaire spécialisé en droits de l'homme, ont été également très appréciables. Nous exprimons aussi notre reconnaissance aux représentants des organisations ARCI et MSF ainsi qu'à Giorgio Sciabica pour le soutien qu'ils ont apporté à notre recherche de terrain en Italie.

Nous adressons également nos remerciements reconnaissants à: Susan Wolfenbarger et Jonathan Drake, de l'Association américaine pour le progrès de la science (AAAS); Lars Bromley, du Programme UNITAR des applications opérationnelles sur satellite (UNOSAT); Shoreh Elhami, (GISCorps); et Philippe Leymarie du *Monde Diplomatique*.

Nous voulons encore remercier Richard Limeburner de la Woods Hole Oceanographic Institution pour l'énorme travail accompli sur le modèle de dérive du bateau, ainsi que Lawrence Fox III, de la Humboldt State University, professeur émérite spécialiste de détection et consultant recruté par le GISCorps pour l'extrême utilité de ses analyses des données 'Radar à Synthèse d'Ouverture' (RSO). Nous remercions Ayesha Hameed, dont la contribution à l'information du rapport a été décisive, pour ses remarques et pour son soutien. Enfin, nous voudrions remercier Veronica Popescu, Michael Saltarella et Akshay Mehra pour leur engagement dans le projet et l'important travail fourni.

Nous avons reçu des retours importants au cours des diverses présentations de ce projet dans le cadre de séminaires académiques. Nous remercions tous les participants pour leurs questions et leurs commentaires féconds.

Le projet "Forensic Architecture" du Conseil Européen de la recherche, centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres, a soutenu chacune des étapes de ce projet. Susan Schuppli, Thomas Keenan et Eyal Weizman ont en particulier assuré une supervision de premier ordre.

1. INTRODUCTION

1.1. RESUME

Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR) a qualifié 2011 comme étant l'« année la plus meurtrière » en Méditerranée depuis que l'organisation a commencé à établir des statistiques en 2006. Selon ses estimations, plus de 1 500 personnes auraient péri en fuyant la Libye dès le déclenchement du conflit¹. Ce chiffre est très élevé si on le compare aux 13 417 décès recensés entre 1988 et mars 2012 aux frontières maritimes de l'Union européenne (UE) et aux 6 226 disparus dans le seul Canal de Sicile au cours de la même période². Il est à noter que pour l'année 2011, les pertes de vies humaines en mer ont eu lieu malgré la forte présence de forces militaires navales et aériennes engagées dans des opérations en Libye lancées par une coalition internationale composée de plusieurs Etats et de l'Organisation du Traité de l'Atlantique nord (OTAN) (ci-après dénommée « les Etats participant et l'OTAN ») en vertu de la résolution 1973 du Conseil de sécurité³.

La presse internationale a rendu compte d'un fait particulier qui a déclenché l'indignation générale de l'opinion publique⁴. Il s'agit de l'affaire, désormais connue sous le nom de « bateau abandonné à la mort », de 72 migrants qui, après avoir fui Tripoli aux premières heures du 27 mars 2011, se sont trouvés à cours de carburant et ont dérivé pendant 14 jours avant de s'échouer sur les côtes libyennes⁵. Sans eau ni nourriture à bord, seuls neuf migrants ont survécu. Ils ont raconté dans plusieurs entretiens avoir eu plusieurs contacts avec le monde extérieur durant leur calvaire. Ils ont ainsi décrit l'avion qui les avait survolés, l'appel de détresse envoyé grâce à un téléphone satellite; ils ont également indiqué que l'équipage d'un hélicoptère militaire leur avait distribué quelques paquets de biscuits et des bouteilles d'eau, et qu'un navire militaire avait manqué à son obligation de leur porter assistance. Ces faits, tels que les survivants les ont été relatés, ont paru aux observateurs constituer une grave violation de l'obligation d'apporter une aide à toute personne se trouvant en détresse en mer, une obligation sanctionnée par plusieurs conventions internationales.

En réaction à cet événement, plusieurs actions furent entreprises pour faire la lumière sur les décès et réclamer l'établissement des responsabilités qui y sont liées. Le 10 mai 2011, l'ONG Human Rights Watch a appelé l'OTAN et ses pays membres à mener une enquête complète sur cette affaire⁶. Le 9 juin 2011, l'appel public du Groupe d'information et de soutien des immigrés (GISTI), une ONG française, a conduit à la création d'une coalition d'ONG (composée à l'origine de la Coopération et initiatives pour réfugiés et étrangers (CIRÉ), de la Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme (FIDH), du GISTI, de la Ligue des droits de l'Homme (LDH) et de Migreurop) afin de demander des comptes pour la non-assistance aux migrants qui se trouvaient en mer pendant et après le printemps arabe en général et plus particulièrement dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort »⁷. La Commission des migrations, des réfugiés et des personnes déplacées

1 HCR, « Triste record pour les traversées de la Méditerranée par les migrants et les réfugiés en 2011 », Points de presse, 31 janvier 2012. Article disponible à l'adresse suivante: <http://www.unhcr.fr/4f280ad3c.html> (Tous les sites ont été consultés en mars 2012).

2 Cf. les données rassemblées par Fortress Europe, le plus important site d'information et de documentation sur les décès de migrants survenus à l'intérieur et aux frontières de l'Europe. Site multilingue consultable à l'adresse suivante: <http://fortresseurope.blogspot.com/p/fortezza-europa.html>

3 L'emploi du terme « Etats participant et l'OTAN » est expliqué au chapitre 3.2.1: « Considérant la complexité et la nature changeante du commandement sur les moyens militaires par des Etats participant à l'intervention militaire et par l'OTAN, nous nous référerons dans toute cette partie aux moyens « des Etats participant et de l'OTAN » pour englober tous les moyens présents au moment des événements et leurs commandements respectifs ».

4 De nombreux journaux ont publié des articles sur ces décès à propos desquels plusieurs journalistes ont mené des enquêtes. Nous souhaiterions citer en particulier les articles suivants: S. Liberti, « La Nato dov'era? », Il Manifesto, 14 avril 2011. Disponible en italien à l'adresse suivante: <http://www.ilmanifesto.it/approfondimenti/immigrazionenaufragio-63-morti-risposta-nato/immigrazionenaufragio-63-morti/>; E. Bos, « Quell'elicottero che non è tornato a salvarci », RSI, 15 avril 2011. Disponible en italien à l'adresse suivante: [http://www.guardian.co.uk/world/2011/may/08/nato-ship-libyan-migrants](http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2011/04/15--Lelicottero-che-non--tornato-a-; J. Shenker, « Aircraft carrier left us to die, say migrants », 8 mai 2011, disponible en anglais à l'adresse suivante: <a href=) Par ailleurs, MM. Emiliano Bos et Paul Nicol ont réalisé une enquête approfondie sous la forme d'un documentaire intitulé « Mare Deserto » (Mer déserte), pour le compte de la télévision nationale suisse. Diffusé le 24 janvier 2012, ce documentaire est disponible à l'adresse suivante: <http://la1.rsi.ch/falo/welcome.cfm?idg=0&ids=0&idc=42593>

5 À notre connaissance, la sénatrice néerlandaise Tineke Strik est la première à employer cette désignation dans plusieurs communications relatives à son enquête. Cf. par exemple: Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, « Les boat-people abandonnés: aucun vide ne devrait subsister dans la répartition des compétences dans la recherche de sauvetage », 16 décembre 2011. Disponible à l'adresse suivante: http://assembly.coe.int/ASP/NewsManager/EMB_NewsManagerView.asp?ID=7280&L=1

6 Human Rights Watch, « OTAN: Il faut mener une enquête sur le tragique naufrage d'un bateau fuyant la Libye », 10 mai 2011. Disponible à l'adresse suivante: www.hrw.org/fr/news/2011/05/10/otan-il-faut-mener-une-enqu-te-sur-le-naufrage-d-un-bateau-fuyant-la-libye

7 GISTI, « Le Gisti va déposer plainte contre l'OTAN, l'Union européenne et les pays de la coalition en opération en Libye », 9 juin 2011. Disponible à l'adresse suivante: <http://www.gisti.org/spip.php?article2304>

de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe (APCE) a confié à la sénatrice néerlandaise Tineke Strik la préparation d'un rapport exhaustif sur les décès survenus en Méditerranée, au cours de l'année 2011. Ce rapport intitulé « Vies perdues en Méditerranée: qui est responsable? » a été présenté à Bruxelles le 29 mars 2012 puis adopté le même jour par la Commission.

Notre rapport est consacré à l'analyse spatiale des données qui concernent l'affaire du « bateau abandonné à la mort » et en présente des visualisations venant compléter les rapports rédigés par les organisations et institutions susmentionnées. En ce qui concerne notre analyse et notre rapport, nous nous sommes appuyés sur un large éventail de techniques de cartographie et de modélisation numériques en recourant notamment aux images fournies par le Radar à synthèse d'ouverture (RSO), aux cartes géospatiales et aux modèles de dérive. En combinant ces technologies émergentes pour faire la lumière sur l'enchaînement des faits qui nous intéressent, nous proposons également de nouvelles modalités d'application de ces technologies dans le domaine du droit international et de la défense des droits de l'Homme.

Grâce aux données, rapports et témoignages afférents à l'affaire rassemblés et analysés dans le présent document et dont il propose une synthèse, nous avons pu reconstituer de manière aussi précise que possible ce qui s'est passé sur l'embarcation des migrants. Ce rapport a pour objectif d'apporter une réponse à la question suivante: que s'est-il passé sur le « bateau abandonné à la mort » et quelles sont les personnes qui ont participé aux faits ayant entraîné la mort de 63 migrants? Si les témoignages oraux diffèrent sur certains points et s'il est des cas où des données supplémentaires s'avèreraient nécessaires, dans l'ensemble la synthèse de ces éléments d'information disparates fait apparaître un tableau cohérent montrant de quelle manière on a lentement laissé mourir les migrants, malgré les contacts répétés qu'ils ont eus avec plusieurs acteurs. Un résumé des faits essentiels peut se présenter ainsi (fig. 2):

- Aux premières heures du 27 mars 2011, entre 00: 00 et 02: 00 GMT⁸, un canot gonflable de type Zodiac, mesurant 10 mètres de long environ avec 72 personnes à bord quitta le port qui se trouve à proximité de la Médina (vieux ville) de Tripoli en Libye et a navigué en direction de l'île de Lampedusa, au sud de l'Italie.
- A 14: 55 GMT, un avion survola l'embarcation des migrants, notifiant son observation au Centre italien de coordination de sauvetage maritime (*Maritime Rescue Coordination Center – MRCC*). A l'occasion de ce survol, le navire des migrants fut photographié et sa localisation exacte déterminée (fig. 2A).
- Le même jour, en fin d'après-midi, disposant de peu de carburant et n'ayant presque plus de nourriture ni d'eau, les migrants ont appelé grâce à un téléphone satellite le père Zerai, un prêtre érythréen qui habite à Rome, pour lui demander de l'aide. Après avoir reçu cet appel, le père Zerai en a informé le MRCC de Rome qui, une fois le bateau localisé par GPS à 16:52 GMT grâce au fournisseur de communications par satellite (fig. 2B), a alerté son homologue maltais ainsi que le *Quartier général* du Commandement des forces *maritimes* alliées à Naples et envoyé un signal de détresse à tous les navires se trouvant dans la zone.
- Deux ou trois heures après l'appel téléphonique, tandis que les migrants naviguaient vers Lampedusa, un hélicoptère militaire, portant l'inscription « ARMY » ou « RESCUE ARMY » sur le côté, survola leur embarcation. En agitant les bras, en brandissant les nourrissons qui se trouvaient à bord, en montrant les bidons de carburant vides, les migrants ont clairement indiqué qu'ils avaient besoin

8 Dans le présent rapport, toutes les heures sont indiquées en temps GMT (cette convention est principalement utilisée par le Centre de coordination de sauvetage maritime (*Maritime Rescue Coordination Center – MRCC*) de Rome dans ses communications officielles). En revanche, lorsque les témoignages de migrants sont cités, c'est l'heure locale qui est mentionnée laquelle était identique en Italie et en Libye au moment des faits, soit GMT + 2.

d'aide. Pour autant, l'hélicoptère a tourné au-dessus de leur tête avant de s'éloigner sans leur apporter immédiatement assistance. Les migrants ont cru qu'ils seraient secourus ; c'est pourquoi le « capitaine » a lancé par-dessus bord son téléphone satellite, parce que la batterie était épuisée et que l'appareil aurait pu constituer une preuve de son implication dans un réseau de trafiquants. La dernière position GPS fournie par le satellite a été enregistrée à 19: 08 GMT (fig. 2C), ce qui correspond très vraisemblablement à l'endroit survolé par l'hélicoptère une première fois.

- Après 4 à 5 heures d'attente, leur position étant toujours plus ou moins la même et ne voyant pas arriver la moindre équipe de secours, les migrants décidèrent de demander de l'aide à des pêcheurs dont les bateaux se trouvaient à proximité. Ils ont tenté de s'approcher de ces bateaux, mais les pêcheurs se sont eux aussi éloignés sans leur porter assistance. Peu après, leur position n'ayant pratiquement pas changé, le même hélicoptère qui les avait survolés est revenu. Cette fois, l'équipage militaire leur a lancé huit bouteilles d'eau et quelques paquets de biscuits avant de repartir.
- Après le second passage d'un hélicoptère, les migrants se sont vu indiquer la direction de Lampedusa par un autre bateau de pêche. Repartis dans cette direction entre 00: 00 et 01: 00 GMT le 28 mars 2011, leur navigation a duré entre cinq et huit heures jusqu'à l'épuisement de leurs réserves en carburant au début de la matinée (fig. 2D). A partir de ce moment-là, jusqu'à ce qu'ils se trouvent de nouveau sur la côte libyenne, leur embarcation sans moteur a dérivé sans but en pleine mer.
- Après plusieurs jours de dérive, entre le 3 et le 4 avril, les migrants ont croisé un navire militaire avec un ou deux hélicoptères sur le pont (fig. 2E). Les migrants se sont approchés de ce navire jusqu'à une distance d'à peine 10 mètres pour supplier qu'on les aide. L'équipage qui se trouvait sur le pont ne leur a apporté aucune assistance, se contentant de prendre des photos avant de repartir.
- L'embarcation des migrants a continué à dériver pour finalement venir s'échouer sur la côte libyenne non loin de Zlitan, le 10 avril. Cette dérive a duré 14 jours. Sur les 72 personnes qui étaient parties de Tripoli, seules 11 ont survécu. Une femme a péri peu après avoir atteint la côte, tandis que les autres passagers ont été arrêtés et incarcérés par les soldats libyens. Une autre personne est morte durant son incarcération. Le bilan total de ce périple s'élève à neuf survivants et 63 morts.

Si la participation de tous les acteurs à ces événements dramatiques sera abordée plus en détail au chapitre trois du présent rapport, la reconstitution des faits montrera de manière précise que les actions ou inactions des divers protagonistes ont concouru à la mort de 63 personnes. Au moins un appareil de patrouille aérienne, un hélicoptère, deux bateaux de pêche et un navire militaire auraient établi des contacts directs avec les occupants de l'embarcation. Il convient de préciser que l'identité de ces bâtiments n'a toujours pas été révélée. Par ailleurs, les MRCC italien et maltais ainsi que les forces de la coalition d'Etats participant et de l'OTAN présentes dans la zone étaient informés de la situation et de la localisation du bateau en détresse ; ils disposaient en outre des moyens techniques et logistiques pour lui porter assistance. Néanmoins, aucun de ces acteurs n'est intervenu de façon à éviter aux passagers de l'embarcation un sort tragique.

Dans son rapport, « Vies perdues en Méditerranée: qui est responsable? », la sénatrice Tineke Strik indique qu'en raison d'un « ensemble de défaillances », « maintes occasions de sauver les vies des personnes à bord du bateau » ont été perdues⁹. Ces pertes de vies humaines ont eu lieu dans une zone sur laquelle l'OTAN exerçait une surveillance étroite afin de faire respecter l'embargo sur les armes prescrit par la résolution 1973 du Conseil de sécurité des Nations unies. Pas moins de 38 bâtiments navals étaient présents à un moment ou à un

⁹ Sénatrice Tineke Strik, Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, Commission des migrations, des réfugiés et des personnes déplacées, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », 29 mars 2012, p. 1. Document téléchargeable à l'adresse suivante: http://assembly.coe.int/CommitteeDocs/2012/20120329_mig_RPT.FR.pdf

autre du déroulement des faits. Alors que le présent rapport porte plus particulièrement sur l'affaire du « bateau abandonné à la mort », il faut rappeler une fois encore qu'il ne s'agit là que d'un incident parmi tant d'autres qui auront coûté la vie à plus de 13 417 personnes aux frontières maritimes de l'Union européenne au cours des 20 dernières années¹⁰.

1.2 METHODOLOGIE

Le présent document présente les premiers résultats d'une enquête lancée au cours de l'été 2011. Entre le 4 et le 14 août 2011, nous avons mené une mission dans le sud de l'Italie pour enquêter sur les causes de plusieurs centaines de décès survenus en Méditerranée. Au cours de cette mission, nous avons organisé 19 entretiens avec 68 migrants qui avaient récemment traversé la Méditerranée et se trouvaient dans les provinces de Bari, de Brindisi et de Palerme. A Lampedusa, nous avons rencontré des responsables de la Guardia Costiera (*Gardes-côtes italiens*), de la Guardia di Finanza (corps militaire chargé des contrôles douaniers et financiers, également affecté à la surveillance des frontières) ainsi que des membres du personnel de Médecins sans frontières (MSF) et des représentants du HCR. À Palerme, nous avons interrogé Me Fulvio Vassallo Palermo, avocat spécialisé dans le droit des migrations. Ces entretiens ont été essentiels pour avoir une vision globale des conditions dans lesquelles les traversées se sont déroulées.

Après avoir recueilli des témoignages (filmés et oraux) sur de nombreux cas de décès et de non-assistance, nous avons pris la décision de porter toute notre attention sur l'affaire du « bateau abandonné à la mort ». Durant notre enquête, menée entre octobre 2011 et mars 2012, nous avons pu rassembler plusieurs éléments de preuve et analyser un nombre important d'informations disponibles dans le domaine public. Ces éléments constituent la base de l'analyse approfondie, visuelle et spatiale autour de laquelle s'articule le présent rapport ; nous avons ainsi pu dresser un tableau synthétique en recoupant des sources et des documents d'information disparates. Etant donné que la situation juridique de la zone Méditerranée est complexe et que les acteurs qui y opéraient au moment des faits en question étaient nombreux, dresser un tableau spatial cohérent à partir des données rassemblées s'est avéré essentiel pour évaluer le degré d'implication de chaque partie concernée.

Dans le cadre de notre analyse, nous nous sommes avant tout et autant que possible appuyés sur les informations que nous avons nous-mêmes rassemblées ou sur des sources immédiatement vérifiables. Lorsque cela n'était pas possible, nous l'avons clairement indiqué.

Aux fins du présent rapport, nous nous sommes principalement appuyés sur les sources et méthodes de collecte d'informations suivantes:

1. Des entretiens avec des témoins et d'autres personnes possédant des éléments d'information pertinents. Ces entretiens ont été menés par nos soins ou par le journaliste suisse Emiliano Bos, avec lequel nous avons été en contact direct.

Dans ce rapport, lorsque nous nous référons à certains points abordés par les témoins au cours de leurs entretiens, nous utilisons les initiales de la personne interrogée suivies d'un chiffre renvoyant à l'entretien d'où la citation a été tirée. Lorsqu'un second entretien est disponible, il est distingué du première par l'ajout du chiffre « 2 » aux initiales.

Il convient de préciser d'emblée que si les récits des survivants diffèrent parfois sur la temporalité des faits, ils concordent remarquablement sur le déroulement des événements. Les incohérences

¹⁰ Cf. les données rassemblées par Fortress Europe, le plus important site d'information et de documentation sur les décès de migrants survenus à l'intérieur et aux frontières de l'Europe. Site multilingue consultable à l'adresse suivante: <http://fortresseurope.blogspot.com/p/fortezza-europa.html>

temporelles ou factuelles – aussi minimales soient-elles – doivent être comprises à la lumière du contexte instable créé par la guerre qu'ils fuyaient, de l'absence de références spatio-temporelles en pleine mer et des effets cumulés de plus de deux semaines de navigation avec peu ou pas de provisions en eau potable, en nourriture ainsi que de la consommation d'eau de mer¹¹.

Lors de la reconstitution, le récit du survivant Dan Haile Gebre sera notre référence principale tout en confirmant ou complétant son témoignage en le comparant avec les entretiens réalisés avec d'autres passagers qui ont survécu, à savoir Abu Kurke Kebato, Elias Mohammed Kadi, Filmon Weldemichail Teklegergis, Bilal Yacoub Idris et Mohammed Ahmed Ibrahim.

Nous mettons en avant le témoignage de Dan Haile Gebre car il est, à notre connaissance, le plus détaillé de tous les entretiens qui ont été réalisés avec les survivants¹². En outre, contrairement à plusieurs de ses compagnons, il parle couramment anglais et à ainsi pu communiquer avec nous de manière très précise et claire. Enfin, sa version des faits est la plus conforme aux autres sources d'information présentées ci-après.

Abu Kurke Kebato relate les mêmes événements avec une précision parfois étonnante¹³. Dan Haile Gebre a rappelé certains faits, tels que la rencontre avec plusieurs bateaux de pêcheurs et le second survol d'un hélicoptère, qui n'ont pas été mentionnés par Abu Kurke Kebato mais qui ne les a cependant pas contredit.

Elias Mohammed Kadi évoque, comme Dan Haile Gebre la rencontre avec plusieurs bateaux de pêcheurs, un hélicoptère et un navire militaire ; toutefois, la séquence des événements n'est pas toujours concordante entre leurs récits¹⁴.

Pour finir, les témoignages de Filmon Weldemichail Teklegerkis, Bilal Yacoub Idris et Mohamed Ahmed Ibrahim, dont nous n'avons pu analyser que les transcriptions traduites, ont été utilisés comme références pour confirmer ou infirmer certains points, mais n'ont pas fait l'objet d'un examen aussi détaillé que celui que nous avons effectué pour les autres récits¹⁵.

Nous avons réalisé un important entretien avec le Père Zerai, destinataire du premier appel de détresse envoyé par les migrants depuis leur téléphone satellite¹⁶. Le Père Zerai nous a également communiqué le texte exact du mini-message téléphonique qu'il avait transmis aux migrants le 27 mars 2011 et l'heure précise de l'envoi¹⁷.

2. Les données géoréférencées enregistrées par le MRCC de Rome.
3. Un modèle de dérive (fig. 16, 17 et 18) reproduisant le parcours du navire des migrants pendant les 14 jours de navigation sans moteur. Richard Limeburner, Directeur de recherche au département

11 La sénatrice Tineke Strik rapporte les effets suivants de la consommation d'eau de mer: une soif excessive, une accélération du rythme cardiaque, des maux de tête, des étourdissements et des nausées, des vomissements, des lésions cérébrales, l'altération des capacités de jugement et la déshydratation. Cf. MarineInsight, « 10 Effects of Drinking Salt Water of the Sea », 20 septembre 2011. Disponible en anglais à l'adresse suivante: www.marineinsight.com/misc/marine-safety/10-effects-of-drinking-salt-water-of-the-sea/

12 DHG: entretien mené par M. Lorenzo Pezzani et filmé par M. Charles Heller à Milan le 22 décembre 2011. Le père Zerai, qui était présent, a traduit d'autres témoignages venant de Tigrine.

13 AKK: entretien au téléphone effectué par M. Emiliano Bos en avril 2011. Enregistrement audio disponible à l'adresse suivante: [http://la1.rsi.ch/falo/welcome.cfm?idg=0&ids=0&idc=42593](http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2011/04/15--Lelicottero-che-non-tornato-a-; AKK2: traduction en italien de la transcription d'un autre entretien plus détaillé que M. Emiliano Bos a réalisé pour son documentaire « Mare deserto », RSI, 24 janvier 2012, disponible à l'adresse suivante: <a href=)

14 EMK: entretien mené par M. Michel Tubiana, membre du comité exécutif du Réseau euro-méditerranéen des droits de l'Homme (REMDH) et président honoraire de la Ligue des droits de l'Homme (France), le 6 septembre 2011 au camp du HCR à Choucha en Tunisie ; EMK2: traduction en italien de la transcription d'un autre entretien que M. Emiliano Bos a réalisé pour son documentaire « Mare deserto » précité.

15 FWT, BYI, MAI: traduction en italien de la transcription des entretiens menés par M. Emiliano Bos pour son documentaire « Mare deserto » précité.

16 Entretien réalisé et filmé par M. Charles Heller à Genève, le 12 novembre 2011.

17 Selon un article paru dans le quotidien *La Repubblica*, le père Zerai avait d'abord indiqué avoir reçu l'appel de détresse des passagers du « bateau abandonné à la mort » le matin du 26 mars (Carlo Bonini, « Sessanta profughi alla deriva lasciati morire da navi Nato. L'Alleanza replica: tutto falso », *La Repubblica*, 10 mai 2011. Disponible en italien à l'adresse suivante: <http://rassegna.governo.it/testo.asp?d=60677635> Le prêtre érythréen devait par la suite modifier sa première version des faits en s'appuyant sur sa facture de téléphone, de laquelle il est apparu que le premier appel avait été reçu le 27 dans l'après-midi. Il convient de préciser que, à cette époque-là, le père Zerai recevait, souvent le même jour, plusieurs appels de détresse de migrants qui se trouvaient en mer ou de proches de personnes portées disparues en Méditerranée.

d'Océanographie physique de l'Institut océanographique de Woods Hole, a créé un modèle de dérive qui reconstitue la trajectoire du bateau à partir des données sur les courants océanographiques et celles relatives au vent. La méthodologie employée est détaillée dans le rapport de Richard Limeburner présenté dans son intégralité en annexe A.

4. Les données obtenues grâce au Radar à synthèse d'ouverture (RSO) concernant la période et la zone qui nous intéressent. Ces données, qui sont commercialisées, ont été analysées par Lawrence Fox III, Professeur émérite spécialiste en télédétection, Université de Humboldt (Etat de Californie) (fig. 21 à 26). Les figures 25 à 26 en présentent une analyse détaillée.
5. Les communications officielles entre plusieurs acteurs concernés par cette affaire (l'OTAN, Frontex et les Ministères de la défense italien, français et espagnol) et plusieurs organismes ou individus qui ont mené enquête, en particulier la sénatrice Tineke Strik et le journaliste Emiliano Bos.
6. L'examen des informations provenant de sources militaires et disponibles pour le public, les déclarations des Etats participant et de l'OTAN concernant les opérations militaires menées en Libye en 2011, les communications officielles faites par d'autres protagonistes tels que les garde-côtes italiens et les informations diffusées dans les médias.
7. Les éléments de preuve rassemblés par la sénatrice Tineke Strik dans le cadre de son rapport: « Vies perdues en Méditerranée: qui est responsable? » rédigé pour le compte de la Commission des migrations, des réfugiés et des personnes déplacées de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe (APCE).

La synthèse de toutes ces informations nous a permis de dresser un tableau convaincant des faits relatifs à l'affaire en question. Afin de reconstituer des moments particuliers pour lesquels nous ne disposons pas de preuves certaines, nous avons formulé une hypothèse fondée sur le recoupement de diverses sources d'information. Ces hypothèses sont clairement présentées en tant que telles. Dès qu'une nouvelle enquête sera lancée et que les principaux acteurs concernés auront publié les données afférentes à cette affaire, les sections pertinentes du présent rapport seront actualisées. Ce sera notamment le cas du sous-chapitre 3.2 dans lequel il est demandé aux forces des Etats ayant participé à des opérations militaires au large de la Libye et de l'OTAN de transmettre les informations dont elles disposent pour confirmer ou infirmer les faits que nous avons reconstitués.

1.3 2011: "L'ANNEE LA PLUS MEURTRIERE EN MEDITERRANEE"

Le phénomène des migrants noyés en mer alors qu'ils essaient d'atteindre les côtes de l'Union européenne n'est pas récent. Depuis le début des années 90, alors que les ressortissants des pays de l'Union ont vu leur liberté de circuler s'accroître, les restrictions à l'entrée des migrants non européens se sont multipliées¹⁸. Il en résulte que les migrants ont recours à des méthodes clandestines pour pénétrer sur le territoire de l'Union. Ils ont souvent recours à des embarcations instables pour effectuer la traversée. Jusqu'ici, les politiques de l'UE qui visent à contenir et maîtriser ces mouvements ont échoué à empêcher les migrations clandestines dans la Méditerranée. En réalité, elles ont eu pour conséquence l'éparpillement des itinéraires des migrants dans le bassin méditerranéen et ont contraint ceux-ci à emprunter des points de passage de plus en plus dangereux¹⁹. Le blog indépendant Fortress Europe, une source faisant autorité sur la mort des migrants dans et aux frontières de l'UE, indique qu'entre 1988 et mars 2012, 13 417 morts en mer ont eu lieu, dont 6 226 dans le canal de Sicile à lui seul²⁰. Son estimation s'appuie principalement sur les décès rapportés par les

18 Concernant ces développements généraux, voir la synthèse produite par Migreurop, *Atlas des migrants en Europe – Géographie critique des politiques migratoires*, Paris, Armand Colin, 2009, 144 p.

19 Hein de Haas, « Mediterranean migration futures: Patterns, drivers and scenarios » in *Global Environmental Change*, URL disponible: www.bis.gov.uk/foresight/our-work/projects/published-projects/global-migration/reports-publications

20 <http://fortresseurope.blogspot.com/p/fortezza-europa.html>

médias et il est donc probable que bon nombre d'autres morts ne soient pas signalées.

Les changements géopolitiques spectaculaires qui ont bouleversé les pays d'Afrique du Nord en 2011 ont cependant apporté un changement radical des mouvements migratoires en Afrique du Nord et entre cette région et l'Union européenne, entraînant un nombre sans précédent de décès de migrants dans la mer Méditerranée. Avant 2011, les régimes tunisiens et libyens contrôlaient les flux migratoires vers l'UE de leurs ressortissants et des ressortissants d'autres pays. Leur effondrement a amené une crise temporaire dans les mouvements migratoires de l'Afrique du Nord, une augmentation du nombre de migrants qui essayaient de traverser la mer Méditerranée pour atteindre les côtes européennes et une augmentation du nombre de personnes qui mourraient en essayant d'effectuer la traversée.

1.3.1 Tunisie

En Tunisie, le processus révolutionnaire, déclenché par l'immolation par le feu de Mohamed Bouazizi le 17 décembre 2010, a entraîné l'effondrement du régime de Monsieur Zine el-Abidine Ben Ali le 14 janvier 2011. Une vacance temporaire du pouvoir en a résulté. Le régime ne maîtrisait plus l'émigration de ses ressortissants et bon nombre de personnes ont saisi cette opportunité pour traverser la Méditerranée pour se rendre sur la petite île italienne de Lampedusa. Entre le 9 et le 13 février 2011 cinq mille migrants ont débarqué sur l'île²¹. Au début du mois d'avril 2011, 22 200 personnes étaient arrivées²². Le fort afflux d'immigrants a entraîné une crise diplomatique au sein de l'Union européenne car les Etats ne s'accordaient pas sur la détermination de la responsabilité face aux nouveaux arrivants²³. Cependant, l'afflux de migrants a diminué après l'accord autorisant le rapatriement des nouveaux arrivants signé le 5 avril 2011 par les autorités italiennes et tunisiennes. A la fin du mois de juin, le chiffre total de nouveaux arrivants tunisiens en Italie était d'environ 25 000²⁴. A la fin de l'année 2011, 28 000 tunisiens étaient arrivés en Italie²⁵ et Fortress Europe avait dénombré 334 morts parmi les migrants qui avaient quitté la Tunisie²⁶.

1.3.2 Libye

En Libye, la révolution qui visait à renverser le régime de Monsieur Mouammar Kadhafi débuta le 15 février 2011. Elle fut confrontée à une forte répression entraînant la guerre civile dont les effets se font encore sentir au moment où nous écrivons ces mots. Le 19 mars 2011, une intervention militaire fut lancée par une coalition internationale et l'OTAN en vertu de la résolution 1973 du Conseil de Sécurité des Nations Unies (voir la section 3.2 pour obtenir plus de détails sur cette opération). Le conflit entraîna un déplacement rapide et important de civils. Certains expatriés ont été évacués très rapidement grâce à des vols charters ; beaucoup d'autres travailleurs migrants ont fui vers les pays de la région. Cependant, l'escalade de la violence et le fait que les forces du régime en place et les rebelles visaient les Africains sub-sahariens a forcé ces migrants à se cacher, souvent sans nourriture et dans des conditions très précaires²⁷. En outre, pour bien des migrants qui résidaient en Libye, le retour dans leur pays d'origine n'était pas une option. Certains sont arrivés dans les grandes villes trop tard pour embarquer sur les vols charters organisés pour le rapatriement des ressortissants de pays tiers. D'autres avaient fui des pays comme le Soudan, la Somalie, l'Erythrée ou l'Irak et auraient mis

21 Abderazak Bel Haj Zekri, « La dimension sociopolitique actuelle de la migration en Tunisie », CARIM Analytic and Synthetic Notes; 2011/48, 1 juillet 2011. URL: <http://cadmus.eui.eu/handle/1814/18474>

22 Migreurop, « Note de synthèse janvier-juin 2011 », 27 juin 2011, p.3. URL: <http://www.migreurop.org/article1949.html>

23 *ibidem.*, p.1.

24 *ibid.*

25 UNHCR, « HCR: nombre record de migrants ayant traversé la Méditerranée en 2011 », 31 janvier 2012. URL: <http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=27476&Cr=HCR&Cr1=>

26 Alberta Torres, "Nel Canale di Sicilia almeno 6.166 morti dal 1994", 3 décembre 2011. URL: <http://fortresseurope.blogspot.com/2006/02/nel-canale-di-sicilia.html>. Le récent mouvement des familles des Tunisiens qui ont disparu après avoir essayé d'atteindre l'Italie en bateau avance que le nombre de disparus est entre 500 et 800. Ce chiffre comprend les personnes qui ont péri pendant la traversée ainsi que ceux qui ont disparu après avoir atteint l'Italie. Voir: <http://www.senato.it/Web/16Lavori.nsf/All/A5854376F94C2CB2C12579AC0058CDDD?OpenDocument>

27 HCR, « Le HCR craint pour la sécurité des réfugiés pris dans les violences en Libye, » 22 février 2011. URL: <http://www.unhcr.org/4d6393e06.html>

leur vie en danger en y retournant. Pour bien des migrants, la seule solution pour fuir le conflit était d'essayer de traverser la Méditerranée. Les premières traversées ont été signalées à la fin du mois de mars²⁸.

Le 23 mars 2011, le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés estimait qu'un total de 351 673 personnes avaient fui la Libye, se rendant en Tunisie (178 262), en Egypte (147 293), au Niger (11 949) et en Algérie (9 168)²⁹. Le 7 Octobre 2011, l'Organisation mondiale pour les migrations a compté un total de 721 772 personnes ayant traversé la frontière libyenne, la majorité s'étant enfuie vers la Tunisie (313 414), l'Egypte (229 514), le Niger (82 935), l'Algérie (13 962) et le Tchad (51 682). Un nombre comparativement plus faible de migrants a réussi à traverser la Méditerranée en partant de Libye. Le 7 octobre, 25 935 personnes étaient arrivées en Italie et 1 530 à Malte³⁰.

Les migrants qui effectuaient cette traversée devaient parfois payer des passeurs et soudoyer les forces du régime en place. Il y avait également de nombreux signalements de migrants sub-sahariens forcés à prendre des bateaux par les forces de Monsieur Kadhafi³¹. A deux reprises, ce dernier avait averti l'Union européenne qu'il mettrait un terme à toute coopération en matière de contrôle des migrations avec les Etats européens si ceux-ci continuaient de soutenir les rebelles³². Ainsi, les corps des migrants sont devenus une munition du conflit international. Les traversées étaient périlleuses et les décès ont atteint un nouveau sommet. Le HCR qualifia l'année 2011 comme étant « la plus meurtrière » en Méditerranée « depuis que le HCR a commencé à enregistrer les statistiques, en 2006 », et estima que le nombre de morts parmi les personnes ayant fui la Libye était supérieur à 1 500³³.

En étudiant le nombre d'arrivées de Libye et de Tunisie, nous observons qu'un peu plus de 50 000 personnes sont arrivées en Italie et à Malte. C'est bien moins que les 1 500 000 migrants potentiels évoqués par les hommes politiques européens et l'Agence européenne de gestion des frontières (Frontex) au début du Printemps arabe³⁴. La grande majorité des mouvements de populations civiles a eu lieu dans la région, près de 700 000 personnes ayant fui vers les pays voisins.

Du point de vue du nombre de personnes ayant péri pendant la traversée, il est révélateur de comparer le nombre de morts par noyade entre les traversées vers de Tunisiennes et celles venant de Libye. Sur un total de 1 822 morts par noyade documentés par Fortress Europe en 2011, 334 venaient de Tunisie et 1 488 de Libye³⁵. En termes relatifs, cela veut dire que si un migrant sur 85 personnes quittant la Tunisie est mort, le ratio s'élevait à un sur 19 de ceux qui partaient de Libye³⁶. Puisque la région et le moment des traversées étaient comparables, la grande différence en termes absolus et relatifs du nombre de décès de migrants fuyant la Tunisie et la Libye doit être principalement liée à l'organisation des traversées par les forces de Monsieur Mouammar Kadhafi.

28 HCR, « Environ 2000 personnes fuient Tripoli en bateau pour se rendre en Italie et à Malte », 29 mars 2011. URL: <http://www.unhcr.org/4d91f4f49.html>

29 HCR, « Mise à jour no 13: La situation humanitaire en Libye et les pays de la région », 24 mars 2011. URL: <http://www.unhcr.org/4d8b6a1f9.html>

30 OIM: « Réponse à la crise libyenne », External Situation Report, 10 octobre 2011. URL: <http://www.iom.int/jahia/webdav/shared/shared/mainsite/media/docs/reports/IOM-sitrep-MENA.pdf>

31 M. Chulov et S. Tisdall, "Libyan regime accused of exploiting boat people", The Guardian, 11 mai 2011. URL: <http://www.guardian.co.uk/world/2011/may/11/libya-accused-of-exploiting-humanitarian-crisis>. Voir aussi J. Irish, "Libya may be using migrants as weapon against EU-UN", Reuters, 11 mai 2011. URL: <http://af.reuters.com/article/libyaNews/idAFLE74A0YB20110511?sp=true>

32 M. Kadhafi annonça d'abord son intention aux représentants européens à Tripoli le 17 février 2011. Plus tard, il annonça que l'Europe serait envahie par des milliers de personnes si il perdait le pouvoir. Voir "Libya threatens to stop help on illegal EU immigration", 21 février 2011, URL: <http://www.eubusiness.com/news-eu/libya-unrest.8p5/> et « Kadhafi: «J'en appelle à la France », *Le Journal du Dimanche*, 6 mars 2011. URL: <http://www.lejdd.fr/International/Afrique/Actualite/Exclusif-L-interview-integrale-accordee-par-Mouammar-Kadhafi-au-JDD-278745/>.

33 HCR, « La mer Méditerranée bat tous les records et devient l'étendue d'eau la plus mortelle pour les réfugiés et migrants en 2011 » Il faut noter que ceci est une estimation s'appuyant seulement sur les appels de téléphones satellite des navires en détresse ou les récits des survivants, des migrants arrivés sur d'autres bateaux ou de leurs famille dans les pays de l'UE et que le nombre des morts est probablement supérieur à 1 500.

34 Euronews, « L'appel à l'aide de l'Italie pour l'immigration », 23 février 2011. URL: <http://www.euronews.net/2011/02/23/italys-eu-immigration-rescue-call/>

35 Alberta Torres, "Nel Canale di Sicilia almeno 6.166 morti dal 1994", 3 décembre 2011. URL: <http://fortresseurope.blogspot.com/2006/02/nel-canale-di-sicilia.html>

36 *ibidem*.

1.3.3 Les modalités générales de traversée

Nous ne reverrons pas en détail les 19 entretiens que nous avons menés pendant l'été 2011 avec 68 migrants qui venaient de traverser la Méditerranée de la Libye vers les villes de Bari, Palerme et Lampedusa. Nous présentons cependant ici un aperçu général des tendances qui en ont émergé.

La plupart des migrants interrogés ont parlé du rôle actif joué par les troupes du régime libyen dans l'organisation et la gestion des traversées et comment elles forçaient souvent les migrants sub-sahariens à fuir. La grande majorité n'a pas eu à payer le passage, ou alors un très faible montant et étaient recherchés par les soldats avant d'embarquer. La plus part n'ont donc pas pu emmener de nourriture, de téléphones portables ou d'argent. La majorité des départs a eu lieu de Tripoli (du port de la Médina ou de Janzur). La plupart des embarcations étaient des barques de pêcheurs en bois mesurant moins de 15 mètres mais des vaisseaux plus importants, en mesure de transporter plusieurs centaines de personnes, étaient également employés. Généralement, les migrants étaient répartis sur trois niveaux des bateaux: sur le toit du poste de pilotage, sur le pont principal et au niveau inférieur, dans la salle des machines. Les mesures de sécurité étaient presque inexistantes. Dans certains cas, des gilets de sauvetage étaient disponibles mais ils étaient en nombre insuffisant pour tous les passagers, alors que bon nombre d'entre eux ne savaient pas nager. Les navires des migrants se déplaçaient habituellement à une vitesse de 6 ou 7 nœuds, ce qui veut dire que dans de bonnes conditions atmosphériques et quand il était possible d'emprunter le trajet le plus court, la traversée de Tripoli à Lampedusa de 156 miles nautiques s'effectuait en 19 à 24 heures. Les traversées qui duraient deux ou trois jours étaient cependant monnaie courante. Presque tous les migrants interrogés dirent avoir croisé d'autres navires en mer, des bateaux d'autres migrants, des pêcheurs, des bateaux de l'OTAN, des paquebots de croisière et des patrouilles des garde-côtes de Malte et d'Italie.

Si plusieurs migrants que nous avons interrogés n'ont pas eu de décès à bord, nous avons régulièrement entendu parler de morts. Les causes les plus communes sont la mort par étouffement dans la salle des machines du bateau, les migrants qui tombaient à l'eau après une collision avec un autre bateau ou le mauvais temps et enfin le manque d'eau et d'aliments si le bateau se perdait en mer pendant plusieurs jours.

Le contexte général produit ci-dessus ainsi que les tendances générales de traversée qui ont émergé de nos entretiens nous permettent d'avoir une compréhension plus approfondie des événements du cas du « bateau abandonné à la mort » dont nous allons traiter à présent.

2. CHAINE DES EVENEMENTS

2.1 LA DECISION DE FUIR LA LIBYE

Les trajectoires individuelle des migrants les ayant conduits à se lancer dans le voyage périlleux, ne peuvent pas être reconstituées de manière complète puisque la plupart d'entre eux périrent et que les entretiens des survivants auxquels nous avons eu accès ne mentionnent pas nécessairement la vie qu'ils menaient avant leur départ. Néanmoins, le cas de Dan Haile Gebre fournit un exemple plus détaillé. S'il travaillait et gagnait sa vie décemment comme mécanicien dans un garage situé à Tripoli, avec le déclenchement du conflit la situation est devenue de plus en plus dangereuse pour la population dans son ensemble et pour les migrants subsahariens en particulier. «Le peuple est divisé en deux groupes: les pro Kadhafi et les pro Benghazi. Alors toute personne qui vous interrogeait demandait: qui soutenez-vous? Si vous répondez `les rebelles` votre interlocuteur pourrait être pro Kadhafi et si vous répondez `Kadhafi`, il pourrait être du côté des rebelles. Ceci est très difficile, en particulier pour les Noirs. Ils ont commencé à tuer des Noirs. Ils viennent dans nos maisons et volent tout ce que vous possédez. Ils ont pillé mon atelier à cause du drapeau vert qui était obligatoire si vous souhaitiez travailler à l'époque du régime Kadhafi. Nous avons peur. Il se passait beaucoup de choses: si on voulait prendre un taxi, le chauffeur vous posait la même question. A la boulangerie, les Africains n'étaient pas autorisés à acheter du pain. Il n'y avait plus de police, alors c'était une question de chance si quelque chose de bien ou de mauvais vous arrivait» (DHG 27-37). Pour Dan Haile Gebre, comme pour beaucoup d'autres, s'enfuir en Italie semblait l'ultime option disponible dans un contexte très volatile. Il ne pouvait pas demander la protection de l'ambassade de l'Erythrée puisqu'il avait fui son pays, et il n'avait pas non plus les moyens de se rendre en Tunisie. « A ce moment-là vous ne pouviez aller en Tunisie que si vous aviez un passeport et si vous pouviez verser beaucoup d'argent à la police; mais nous n'avons rien [...] la seule chose que nous pouvions faire c'était d'effectuer la traversée vers l'Italie» (DHG 38-42) .

Un ami de Dan Haile Gebre lui a appris qu'une embarcation s'appêtait à partir et il a été dirigé vers un groupe dans un camp situé dans le quartier de Gargash à Tripoli. Il nous a déclaré: « J'ai retrouvé de nombreux Ethiopiens dont beaucoup étaient des femmes et principalement des jeunes » (DHG 44-46). Il a ensuite décrit avoir passé une nuit avec le groupe. Au cours de la deuxième nuit, ils ont manqué un départ que Dan Haile Gebre décrit ainsi: « La deuxième nuit, nous avons commencé le voyage. Pendant que nous étions là-bas, nous avons essuyé des tirs des soldats pro-Khadafi car ils pensaient que nous faisons partie du groupe de Benghazi. Mais après il ont dit: « Si vous êtes des immigrants et que vous voulez aller en Italie, revenez demain et nous vous enverrons en Italie avec respect» (DHG, 48-50). Leur véritable départ eut lieu la nuit suivante.

2.2 LE DEPART DE TRIPOLI

Le lieu de départ de l'embarcation est précisément indiqué dans tous les entretiens comme étant le port commercial de Tripoli, près du quartier de la Médina. Tant les entretiens de plusieurs autres migrants, effectués par Forensic Oceanography au cours de l'été 2011 au Sud de l'Italie, que les articles postés sur le blog Fortress Europe confirment que le port de Tripoli et celui de Sidi Bilel à Janzur étaient tous les deux les principaux points de départ des navires des migrants dans la région de Tripoli (fig. 3)³⁷.

Les témoignages des survivants diffèrent sur la date de départ. S'ils sont assez précis quant à l'heure à laquelle ils ont quitté le port (minuit pour DHG, 276 ; 3 heures du matin pour EMK, 5 et AKK, 9), ils ne sont pas d'accord sur la date elle-même (25 mars 2011 selon DHG, 276; AKK, 9 ; et MAI, 16; 26 mars 2011 selon EMK, 5).

³⁷ Fortress Europe, "Sidi Bilel: this is where they use to leave for Lampedusa", 20 Septembre 2011. URL: <http://fortresseurope.blogspot.com/2011/09/sidi-bilel-this-is-where-they-use-to.html>, et "A video shows Gaddafi's role in the landings in Lampedusa", 20 Septembre 2011. URL: <http://fortresseurope.blogspot.com/2011/09/video-shows-gaddafis-role-in-landings.html>

Il est difficile de savoir si, lorsqu'ils parlent par exemple de 3 heures du matin le 25 mars 2011, les migrants font vraiment allusion au 25 ou s'ils se réfèrent par erreur au petit matin du 26 mars, comme cela semble plutôt être le cas. Le premier départ manqué le jour précédent peut être une cause supplémentaire de confusion.

Néanmoins, la description du déroulement temporel des événements qui ont suivi le départ est très cohérente d'un entretien à l'autre. Les survivants déclarent avoir contacté le Père Zerai via le téléphone satellitaire 15 à 18 heures après le départ (DHG, 276; AKK, 17-18). De plus, le moment et le lieu de cet appel sont certifiés par plusieurs éléments de preuve qui indiquent que celui-ci a été passé entre 16:00 et 16:52 GMT, le 27 mars 2011. En remontant le temps depuis le moment où l'appel de détresse a été effectué, nous pouvons placer l'heure et la date de départ entre 2 et 3 heures du matin, heure de Libye, ou 0:00-01:00 GMT, le 27 mars 2011.

Le bateau sur lequel les migrants ont voyagé a été fourni par les militaires libyens et est décrit par Dan Haile Gebre comme un bateau pneumatique de type zodiac (ce qui est confirmé par EMK2,290) équipé d'un moteur Yamaha de 37 chevaux (figs. 5, 6). Douze jerricans d'une capacité de 20 litres d'essence chacun ont été fournis et chargés sur le bateau. Il a été indiqué aux migrants que cette quantité de carburant devrait leur permettre d'atteindre Lampedusa et que le voyage devrait durer environ 18 heures. (DHG, 77).

L'embarcation transportait 72 personnes y compris trois enfants. 60 personnes avaient été regroupées dans le camp et attendaient depuis plus de 24 heures. En outre, un groupe de 12 individus a été conduit au point de départ juste avant le départ du port (DHG, 63). Selon Abu Kurke Kebato, il y avait sept personnes originaires du Nigeria, six du Ghana, cinq du Soudan et sept de l'Erythrée. Les 47 autres étaient toutes érythréennes (AKK, 13). Les militaires libyens qui organisèrent le départ ont fourni un « capitaine », originaire d'Afrique subsaharienne. Sa nationalité n'est pas systématiquement établie à travers les témoignages: Dan Haile Gebre pense qu'il était francophone d'Afrique de l'Ouest (DHG, 240) tandis qu'Abu Kurke Kebato (AK, 98) et Elias Mohammed Kadi (EMK, 15) croient qu'il était Ghanéen. Selon Dan Haile Gebre, le « capitaine » a dit aux migrants qui étaient à bord qu'il avait déjà réussi à transporter des migrants jusqu'en Italie dans le passé ; alors ils lui ont plus ou moins fait confiance au début. Il a continué en disant: « Mais nous n'avons pas le choix. Nous n'avons foi qu'en Dieu. » (DHG, 97). Les migrants ont reçu un GPS, un compas et un téléphone satellitaire Thuraya (DHG, 87)³⁸. Aucune eau ni nourriture n'a été fournie (DHG, 184).

Selon Dan Haile Gebre, le bateau était beaucoup trop petit pour transporter 72 personnes et au moment du départ, ils se sont révoltés contre le fait d'être forcés de voyager dans une telle embarcation (DHG, 73) mais, n'ayant guère le choix, ils ont finalement embarqué. Le bateau était tellement surchargé qu'au début il n'avancait qu'à la vitesse minimale, «très très lentement», comme Dan Haile l'a affirmé (DHG, 81), alors que la mer était calme (DHG, 113). Compte tenu du témoignage de Dan Haile Gebre et du fait que le bateau transportait 72 personnes, nous avons estimé que ce dernier mesurait un peu plus de 10 mètres de long³⁹.

2.3 SURVOL PAR L'AVION DE PATROUILLE

A 14:55 GMT, le MRCC de Rome a reçu une notification de la part d'un avion français décrivant un petit bateau pneumatique avec environ 50 personnes à bord. Il situait l'embarcation des migrants comme suit: LAT 33°40' N, LONG 13°05' E. Selon les témoignages récoltés par la Sénatrice Tineke Strik, les migrants «ont remarqué un avion qui volait haut au-dessus d'eux»⁴⁰. Ghirma Halefom a déclaré que l'avion était blanc et que

38 « Thuraya Telecommunications Company » est un fournisseur mondial de service satellitaire mobile en matière de téléphonie vocale, informatique, maritime, rurale, de contrôle des bateaux et d'autres solutions de télécommunication dans des régions isolées. En fournissant des communications satellitaires mobiles à plus de 140 pays à travers le monde, Thuraya offre un réseau fluide qui couvre maintenant presque toute la planète en incluant l'Asie, l'Afrique, l'Australie, le Moyen Orient et l'Europe". URL: <http://www.thuraya.com/about>

39 L' ASIS WB 12, un bateau pneumatique de 11,9 m de long qui est disponible dans le commerce, est décrit comme ayant un plancher d'une superficie utilisable de 22,2 m². Sa capacité annoncée, conformément à la norme ISO 6185, est de 25 personnes. Cependant, si nous considérons qu'il est possible de surcharger le bateau avec 4 personnes au mètre carré, celui-ci aurait une capacité de 88 personnes. URL: <http://www.asiscommercialboats.com/asis-commercial-work-boat-wb-12.html>

40 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », *op. cit.*, p.11.

ce n'était pas un hélicoptère mais plutôt un petit avion de patrouille⁴¹. Le MRCC de Rome a fourni à la Sénatrice Tineke Strik les éléments de preuve corroborant ce survol, en particulier une photo du bateau pneumatique prise depuis l'avion lui-même.⁴²

Sur la base des informations recueillies par la Sénatrice Tineke Strik, nous pouvons raisonnablement conclure que cet événement s'est bien déroulé comme il a été décrit. L'événement est mentionné dans le témoignage d'au moins un survivant ; en outre, la Sénatrice Tineke Strik a montré à l'un des survivants la photographie prise par l'avion et l'embarcation qui y figure a été identifiée comme étant celle en cause. Enfin, l'heure et le lieu d'identification sont cohérents avec la trajectoire du bateau qui a été établie⁴³.

2.4. L'APPEL DE DETRESSE

Dan Haile Gebre et Abu Kurke Kebto déclarent qu'après avoir passé environ 15 à 18 heures en mer, ils ont appelé le Père Zerai parce qu'ils n'avaient presque plus de carburant (DHG, 110; AKK, 17-18). Dan Haile Gebre rapporte: « J'ai regardé le GPS et il semblait que nous allions dans la bonne direction mais pas très vite. Au moment où nous avons appelé le Père Mussie (Zerai), nous n'avions pas encore fait la moitié du trajet » (DHG, 98-99). Le bateau semble donc s'être déplacé à une vitesse d'un peu moins de 5 nœuds (ayant parcouru 66,6 milles nautiques en 15 heures environ). Compte tenu du fait que, selon Dan Haile Gebre, le bateau se déplaçait à une vitesse lente (DHG, 82), ceci est compatible avec la vitesse moyenne de 6-7 nœuds réalisée par les bateaux chargés de migrants que les garde-côtes italiens nous a donnée⁴⁴.

Selon les survivants (EMK2, 188-203; AKK2, 21-84), il y a eu plusieurs échanges de communications entre les migrants et le Père Zerai, puis entre les migrants et le MRCC de Rome. Il a été nécessaire d'appeler plusieurs fois car le conducteur ne parvenait pas à lire le GPS du bateau et ne pouvait donner les coordonnées exactes fournies par ce GPS (AKK, 99-100). La connexion a été rendue plus difficile par le fait que les batteries n'étaient plus chargées (DHG, 91-92; AKK, 17-18; EMK, 9).

Le MRCC de Rome a confirmé à la Sénatrice Tineke Strike qu'il avait inscrit et enregistré l'appel du Père Zerai le 27 Mars 2011 à 16:28 GMT⁴⁵. Le Père Zerai nous a montré le SMS qu'il avait envoyé aux migrants le même jour à 16h33 GMT pour leur expliquer comment lire le GPS: « Faites défiler le menu GPS - solution actuelle choisie - mettre mon numéro de téléphone - envoyer ». Cette tentative d'explication a échoué. Le MRCC de Rome a donc contacté Thuraya, l'opérateur de téléphonie par satellite, à 16:40 GMT. Il a permis de situer le téléphone satellite à 16:52 GMT à Lat. 33°58'.2» N, Long 012°55'.8» E⁴⁶. Cette localisation correspond effectivement à la « moitié de la distance » entre Tripoli et Lampedusa, comme observé par Dan Haile Gebre lorsqu'il regardait le GPS à bord (DHG, 97).

Le MRCC de Rome a envoyé plusieurs signaux de détresse (que nous aborderons dans le sous-chapitre 3.2.2; voir également figs 8, 9, 10), le premier étant une diffusion à tous les navires en transit dans le Canal de Sicile d'un Appel de Groupe Amélioré (AGA) à 18:54 GMT par le Système Inmarsat C. Le message portant le code prioritaire « DETRESSE » a signalé la présence d'un « bateau avec environ 68 passagers à bord, probablement en difficulté ». Il a été demandé à tous les bateaux navigant dans la zone de garder une surveillance renforcée et de faire un compte-rendu de toute urgence au MRCC de Rome (fig. 8). Le MRCC Rome a également informé directement ses homologues Maltais et l'OTAN.

41 Ibidem.

42 ibid., p. 15.

43 ibid., p. 7.

44 Entretien de Charles Heller et de Lorenzo Pezzani avec Sottotenente di Vascello Salvator Porcaro, Lampedusa, Capitainerie du Port, 12 août 2011.

45 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p.11.

46 Le signal GPS est exact jusqu'à une distance de 100 mètres et il ne devrait pas y avoir d'effet doppler. Voir http://www.universatitalia.it/pdf/SERVIZI%20SATELLITARI%20-%20Allegati%20SatNetwork%20Brochure/Brochure%20Thuraya_en.pdf

2.5. PREMIERE RENCONTRE AVEC L'HELICOPTERE

Suivant les conseils du Père Zerai de poursuivre leur route vers l'Italie car le MRCC de Rome avait été prévenu et étant persuadés de l'arrivée prochaine des secours (DHG,102-103), les migrants continuèrent leur route pendant « quelques heures » (DHG,112), jusqu'à l'arrivée d'un hélicoptère. Ce récit est confirmé, avec très peu de divergences, par Abu Kurke Kebato qui déclare qu'après l'appel de détresse, ils ont attendu un petit moment puis ont poursuivi leur navigation pendant 2h de plus avant de rencontrer l'hélicoptère (AKK2, 90-99). Tous les témoignages convergent pour reconnaître l'hélicoptère comme « militaire » et équipé d'une mitrailleuse (DHG, 130; EMK, 17; AKK, 40; AKK2, 97-98; MAI,28-29; FWT,17-18). En outre, les témoins ont déclaré qu'il y avait marqué par écrit en anglais l'indication « ARMY » (AKK, 24; BYI,26-30) ou « RESCUE ARMY » (DHG, 133; FWT, 16). La porte de la cabine de l'hélicoptère était ouverte et on pouvait voir au moins 2 individus en uniforme militaire (DHG, 129; EMK2, 102; AKK, 24; FWT, 146; MAI, 28-29).

Dan Haile Gebre décrit l'approche de l'hélicoptère comme suit: « Il a tourné autour du bateau 4 à 5 fois et s'en est approché. Il y avait beaucoup de vent, et nous avons presque perdu l'équilibre » (DHG, 157). Abu Kurke Kebato ajoute: « L'hélicoptère s'est approché très près de nous, nous lui avons montré nos enfants, notre manque de carburant, en leur disant: « S'il vous plait, aidez-nous! » (AKK, 31). Il poursuit: « Je crois que je les ai vus prendre une photo de nous. Je crois qu'il s'agissait d'une camera ou de quelque chose comme ça » (AKK, 47). Ce récit est conforme aux protocoles relatifs aux missions d'identification des bateaux dans le cadre de la surveillance par l'OTAN de l'embargo sur la Libye lors de l'opération UNIFIED PROTECTOR⁴⁷.

Malgré le fait que l'hélicoptère s'était approché très près, à environ 10 mètres selon Abu Kurke Kebato, (AKK, 40) et que les migrants avaient exprimé clairement leurs détresse à travers plusieurs signaux, l'hélicoptère quitta la zone sans apporter aucune aide. A la suite de cette rencontre, les migrants croyaient qu'ils n'allaient pas tarder à être secourus (AKK2,110-112). Dan Haile explique: « Le capitaine nous a dit: « Ce sont les secours, nous sommes sauvés ». Nous étions tranquillisés. Il nous a dit que nous étions loin de l'Italie et qu'il fallait aux secours un peu de temps pour arriver ». Puis, le capitaine jeta à la mer le GPS, le téléphone satellite et la boussole. Il se débarrassa de ces instruments car il avait peur d'être reconnu comme trafiquant et d'être refoulé si l'équipe de recherche et de sauvetage trouvait ces objets à bord (DHG 146-147,). Thuraya a identifié le dernier signal du téléphone par satellite à 19:08 GMT, avec la position 34.07.11 N - 12 53.24 E, c'est-à-dire 9 miles nautiques plus loin dans la direction de Lampedusa par rapport à la position précédente donnée par le MMRC de Rome. Nous pouvons évaluer raisonnablement que cette heure et la position ont été établies juste avant que le téléphone satellite ai été jeté à la mer et sont ainsi très proche de l'heure et de la position de la première rencontre avec l'hélicoptère.

En attendant les secours, les migrants sont restés sur lace pendant 4 à 5 heures (DHG 148, , EMK, 15) ou « plus de 5 heures » (AK2, 123), jusqu'au beau milieu de la nuit, c'est-à-dire aux environs de 23:00-00:00 GMT. Après cette attente, les femmes sur le bateau dirent au capitaine « Nous ne pouvons attendre plus longtemps, partons » (DHG,149). Les migrants décidèrent de continuer la route malgré le peu de carburant et sans aucun moyen de communication, avec une petite boussole en plastique fixée à une ceinture (DHG, 152) et les étoiles dans le ciel comme seul moyen d'orientation (AKK2, 160).

⁴⁷ Cette pratique est illustrée dans une vidéo montrant l'hélicoptère HMCS Charlottetown's Sea King en mission de reconnaissance pendant laquelle les militaires prennent des photos des bateaux rencontrés pour être identifiés. Natochannel.tv, « Maritime Helicopter Patrols », 6 avril 2011. URL: www.natochannel.tv ou <http://www.youtube.com/watch?v=sjV1o9GOHvG>

2.6 RENCONTRE AVEC DES PECHEURS

Après avoir repris le mouvement, les migrants essayèrent de s'approcher des pêcheurs dont les bateaux étaient proches pour demander de l'aide (Dan Haile Gebre fait état de 5 à 6 bateaux). Au moins deux témoins étaient d'accord pour dire qu'ils venaient de Tunisie et de Malte (DHG, 156-157; EMK, 11 et 20). Quand les pêcheurs virent le bateau des migrants s'approcher d'eux, ils levèrent leurs filets et s'éloignèrent rapidement, faisant presque chavirer la petite embarcation des migrants (DHG,157). Pendant un moment, les migrants naviguèrent sur de courtes distances en se déplaçant d'un bateau à l'autre dans des directions différentes mais demeurant dans la même zone. Nous pouvons donc estimer que pendant ce temps, ils n'ont pas beaucoup bougé de la position du GPS précédemment établie.

2.7 LA DEUXIEME RENCONTRE AVEC L'HELICOPTERE

Selon Dan Haile Gebre, cette rencontre avec les pêcheurs a été immédiatement suivie par la réapparition de ce qui s'est avéré être le même hélicoptère que celui qui avait précédemment survolé le bateau. Cette fois, les militaires à bord firent descendre huit bouteilles d'eau et de petits paquets de biscuits - bouteilles et paquets portant des inscriptions en italien – puis s'en alla de nouveau. (DHG,160; AKK, 29 ; EMK, 18 ; FWT,192-193).

Après que l'hélicoptère s'en fut allé pour la seconde fois, les migrants rencontrèrent encore un autre bateau de pêche tunisien (EMK2 256), qui leur donna en arabe la direction de Lampedusa. Pointant en direction de l'île, le pêcheur dit: « quatre heures » (DHG,173; EMK2, 240; FWT,86-90). Nous pouvons estimer que la séquence qui inclut les rencontres avec les pêcheurs et la seconde visite de l'hélicoptère dura une heure en tout, ce qui nous amène entre 00:00 heure GMT et 01:00 heures GMT, le 28 mars 2011. Ces événements se situèrent approximativement au même endroit où se déroula la première rencontre avec l'hélicoptère.

Suivant les indications fournies par le pêcheur tunisien, l'embarcation des migrants reprit donc sa navigation avec le moteur hors-bord. L'estimation de la durée de cette seconde phase de navigation varie entre quatre heures, comme indiqué par Dan Haile Gebre une première fois et Abu Kurke Kebato (AKK2,163), et sept heures, comme indiqué par Dan Haile Gebre un peu plus tard dans le même entretien (DHG,281) ou encore huit heures, selon Filmon Weldemichail Teklegergis (FWT,92). Deux témoins précisent que quand ils reprirent la navigation, ils allaient à « la plus grande vitesse possible » (DHG,152; FWT,92), et ainsi consommèrent les 20 litres de fuel restant (DHG, 281), détail confirmé par Abu Kurke Kebato (AKK, 50) alors que Filmon Weldemichail Teklegergis, quant à lui, parle de 40 litres (FWT, 92). Tous les récits concordent sur le fait que l'embarcation continua à naviguer jusqu'au lendemain suivant (DHG, 174), c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il fasse à nouveau jour. Dans cette zone le soleil se lève vers 07:00 heures GMT le 28 mars, la lumière du jour commençant à apparaître vers 6 heures GMT. Nous avons donc conclu, sur la base de ces informations, que le moteur n'avait alors plus d'essence, et que le bateau se mit à dériver entre 6:00 heures et 8:00 heures GMT le 28 mars 2011. Deux possibilités de localisation spatiale et temporelle pour le début de la dérive ont été calculées par Richard Limeburner, de la Woods Hole Oceanographic Institution sur la base de ces informations:

- Le navire a commencé à dériver à 06:00 heures GMT (après 5 heures de navigation) 22.2 miles nautiques nord nord-ouest de la dernière position GPS.
- Le navire a commencé à dériver à 08:00 heures GMT (après 7 heures de navigation) 31.1 miles nautiques nord nord-ouest de la dernière position GPS.

2.8 A LA DERIVE DANS LA TEMPETE

A partir du matin du 28 mars 2011, les migrants sont à la dérive au milieu de hautes vagues face auxquelles leur petit bateau en caoutchouc surchargé était tout à fait inadapté (AKK2,189). Dan Haile Gebre rappelle que "la mer était noire, avec trop de vagues fortes et de vent. Nous avons perdu notre direction. Depuis

lors et pendant plusieurs jours nous ne savions plus rien » (DHG, 176-177).

Partie intégrante de ce rapport, un modèle de dérive a été créé afin de simuler la trajectoire de l'embarcation telle qu'elle a été suivie à partir de ce matin du 28 mars jusqu'à ce que, finalement, il touche terre à Zlitan le 10 avril 2011 (figs. 16, 17,18).

Laissés sans nourriture et sans eau, les migrants commencèrent à boire de l'eau de mer ainsi que leur propre urine et de la pâte dentifrice (DHG, 184). Selon Dan Haile, au bout de deux ou trois jours, les gens commencèrent à mourir (DHG, 183). Selon Abu Kurke, le nombre des morts augmentait de jour en jour. D'abord deux, puis quatre, puis cinq à six personnes mouraient chaque jour (AKK, 58-66).

Alors qu'ils dérivait, les migrants voyaient les lumières de bateaux pendant la nuit. « Nous pouvions voir, pendant la nuit, les lumières d'autres gros bateaux à distance, nous ne pouvions pas les voir eux-mêmes mais nous apercevions le reflet de leurs lumières, comme une ville au loin » (DHG,192). Dans l'espoir de se rapprocher de ces bateaux, quatre personnes commencèrent à pagayer avec leurs mains, mais leurs efforts furent vains (DHG, 191).

2.9 LA RENCONTRE AVEC UN BATEAU MILITAIRE

Après 5-6 jours de dérive dans le mauvais temps, (DHG, 283), l'embarcation des migrants rencontra un bateau militaire. Dan Haile Gebre décrit ainsi son approche: "Au début le bateau était très loin. Peut-être 700 mètres. Ils se mirent à faire des tours autour de nous, trois fois, jusqu'à nous approcher de près, à 10 mètres. Nous les regardions, ils nous regardaient. Nous leur montrions les corps sans vie. Nous bûmes de l'eau de mer pour leur montrer que nous étions assoiffés. Les gens dans le bateau prirent des photos, et ne firent rien d'autre » (DHG, 210-211 et aussi EMK, 24-25). Bien que les migrants aient été à portée de vue, et malgré les signes évidents de détresse qu'ils présentaient, le bateau militaire les quitta sans leur prodiguer d'assistance d'aucune sorte.

Les témoignages des survivants fournissent des indications à propos du navire militaire en question. Nous discuterons ces éléments d'identification plus loin dans le sous-chapitre 3.4.2. Il suffit de mentionner ici que selon trois témoins, le navire militaire portait deux hélicoptères (DHG, 216; EMK, 24 ; FWT,369), Mohamed Ahmed Ibrahim se souvient d'un seul hélicoptère (MAI, 226). Au cours de notre entretien avec Dan Haile Gebre, nous lui avons montré des images de différents navires militaires. Alors que nous lui présentions une photographie d'un « Borsini » de la flotte italienne (fig. 20B), il reconnut que le type du vaisseau est très semblable à celui qu'ils avaient rencontré, et dit: « Oui exactement comme ça, comme deux seuils » (DHG, 216). Il rappela aussi des éléments qui le portaient à croire que le bateau était français (DHG, 219).

Dan Haile Gebre croit que cette rencontre s'est produite "5-6 jours" après le début de la dérive dans la tempête (DHG,284), ce qui nous amènerait au 2 avril 2011. Cependant, il nous dit qu'environ six jours après la rencontre, ils touchèrent terre en Libye (DHG, 286). Alors que nous savons que les migrants ont débarqué à Zlitan le 10 avril 2011, le compte à rebours amène au 4 avril 2011. Cette date est corroborée par Elias qui croit que la rencontre s'est produite neuf jours après l'embarquement initial (EMK, 23). Prenant ceci en compte, nous croyons qu'il est très vraisemblable que la rencontre avec le bateau militaire se soit produite entre le 3 et le 4 avril.

2.10 A LA DERIVE VERS LES COTES LIBYENNES

Après que le bateau militaire eut laissé les migrants sans leur porter assistance, le moral tomba d'un coup. « Nous savions que nous allions mourir petit à petit », dit Dan Haile Gebre (DHG, 322). Selon ce dernier, les migrants continuèrent à dériver pendant environ six jours avant d'accoster à Zlitan (DHG, 285).

Il déclare que pendant les quatre derniers jours de dérive ils pouvaient voir les côtes libyennes. « Nous pouvions voir les immeubles la nuit. Le conducteur pensait que c'était Malte, mais des Nigériens qui étaient à bord dirent « non, ce sont les hôtels construits par Kadhafi à Tripoli » (DHG, 264). La proximité du bateau des côtes libyennes pendant ce laps de temps est confirmée par le modèle de dérive établi (fig. 18).

Pendant les derniers jours de dérive presque tous les migrants semblent avoir perdu conscience, ou étaient dans un état physique épouvantable. Finalement seuls onze d'entre eux touchèrent vivants le sol libyen (AKK, 68). Aussi, leur arrivée et leur emprisonnement qui suivit font l'objet de souvenirs fragmentaires. Un jour après avoir été relâché de prison, Abu Kurke Kebato décrit ces événements au journaliste Emiliano Bos avec ces mots: « Le vent et la mer nous firent dériver vers la terre libyenne, aux environs d'un petit village près de Misrata. Lorsque nous avons atteint cet endroit, nous ne savions pas que c'était la Libye, nous pensions que c'était l'Italie! Une fille est morte une heure après que nous ayons touché terre. Les militaires nous conduisirent dans une pharmacie, pas à l'hôpital. Ils nous donnèrent seulement un peu d'eau, et nous mirent en prison à Zlitan. Nous y avons passé trois jours. Sans nourriture. Un autre de nos frères est mort à cause du manque de nourriture. Après sa mort ils nous conduisirent à l'hôpital de Homs, nous tous. Mais là non plus ils ne nous donnèrent rien puis ils nous ramenèrent à la prison de Zlitan. Le lendemain, ils nous mirent dans une prison à Tripoli, une prison nommée Toyesha. Nous restâmes là deux jours, nous leur avons dit que nous étions très malade, que les gens allaient mourir: « s'il vous plaît, aidez-nous, amenez-nous à l'hôpital ». Mais le policier répondait: « meurs, meurs, meurs! ». Après cela mon frère connaissait un garçon éthiopien à Tripoli et son numéro. Utilisant le téléphone d'un Bangladais nous l'appelâmes lui et le Père Mussie. L'homme vint à la prison avec des boissons et de la nourriture. Il nous a fait sortir de la prison de Toyesha hier. Il dit: « Je peux prendre ces gens chez moi ». Ils dirent: « Prenez-les ». Il loua une chambre et nous y conduisit dans deux taxis » (AKK, 68-81).

Le lendemain, après leur sortie de prison, les neuf survivants rencontrèrent des représentants de l'Eglise Catholique. Au cours de cette réunion organisée par le Père Zerai (AKK, 83 ; DHG, 302), les survivants furent interrogés et une assistance médicale leur fut apportée.

Un groupe de survivants s'enfuit peu après pour la Tunisie, où ils se trouvent établis depuis dans le camp de réfugiés de Choucha. Le reste tenta de traverser l'Italie à nouveau, cette fois avec succès. Ils résident à présent dans différents pays d'Europe (Italie, Norvège, et Pays-Bas)⁴⁸.

⁴⁸ Pour des précisions concernant les trajectoires individuelles des survivants et leur statut légal au moment de l'écriture du rapport, voir le rapport de la Sénatrice Tineke Strik, « Vies perdues en Méditerranée: qui est responsable? », *op. cit.*, p. 22.

3. ACTEURS IMPLIQUES

Ce chapitre s'efforce de répondre à la question suivante: qui était impliqué et à quel degré dans les événements qui ont conduit aux décès survenus dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort »? Cet objectif à l'esprit, nous examinerons les éléments de preuve qui mettent en évidence l'implication des différents acteurs. Dans la mesure où les conséquences tragiques de l'intervention des troupes du régime Libyen 'qui ont facilité et, dans certains cas, directement organisé l'exode de centaines de migrants sur des navires impropres à la navigation ' ont déjà été relatées au chapitre 1.3, nous allons à présent nous concentrer exclusivement sur l'implication des acteurs qui, bien qu'informés de l'état de détresse des personnes à bord du « bateau abandonné à la mort », ont pu faillir à leur devoir d'assistance. Tandis que la partie précédente s'intéressait à la succession des événements vécus par les migrants établis à partir de leurs témoignages corroborés par d'autres données vérifiables, nous analysons ici la situation et les comportements des autres acteurs mentionnés.

Alors que nous nous limiterons à rassembler et évaluer les faits nous permettant de déterminer le degré d'implication des différents acteurs, le corpus juridique établissant les obligations des navires et des Etats d'assister toute personne en état de détresse en mer fournit un point de référence utile à notre enquête. Cette obligation est principalement établie par deux textes essentiels, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 et la Convention internationale de Sauvegarde de la vie en mer ou Convention SOLAS de 1974⁴⁹. Les deux conventions stipulent que tout Etat exigera du capitaine d'un navire (civil ou militaire) battant son pavillon de prêter assistance aux personnes en mer s'il est informé de leur état de détresse et si le navire ne s'expose pas ce faisant à une situation de danger. De plus, les Etats côtiers ont pour obligation de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une zone donnée (zone SAR) définie par les conventions CNDUM, SOLAS et SAR⁵⁰. Dans le contexte particulier de guerre où le cas du « bateau abandonné à la mort » s'est produit, le droit international humanitaire est également un élément de référence important en ce qu'il oblige les parties en situation de conflit armé « à prendre toutes les mesures nécessaires consistant à rechercher, recueillir et évacuer les personnes naufragées, blessées et malades afin de les protéger contre les pillages et les mauvais traitements et leur permettre de recevoir des soins appropriés. Les parties sont également obligées de prendre des mesures réalisables en faveur des personnes portées disparues, relatives au droit des familles à connaître le sort de leurs proches portés disparus, et relatives à la gestion des problèmes

49 Organisation maritime internationale (OMI) et Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (HCR), « Sauvetage en mer, Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés », Septembre 2006. URL: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/45f6a7a14.html>
 - la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 stipule que:
 « tout Etat doit exiger 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. » (Art. 98 (1))
 - la Convention Internationale de Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) de 1974 oblige 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, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage... » (Chapitre V, Règle 33(1) Le terme « information » remplace le terme « signal » depuis les amendements de mai 2004)

50 *ibidem*. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 oblige tous les Etats Parties côtiers à:
 « ...[faciliter] 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, collaborer à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux ». (Art. 98 (2))
 - la Convention Internationale de Sauvegarde de la vie humaine en mer ou Convention SOLAS de 1974 demande aux États Parties:
 "... [de] prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de [leur] responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de [leurs] côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de recherche et de sauvetage jugées réalisables et nécessaires... » (Chapitre V, Règle 7)
 - La Convention Internationale de recherche et sauvetage maritime (Convention SAR) de 1979 oblige les États Parties à:
 "... s'assurer que l'assistance puisse être octroyée à toute personne en détresse en mer [...] indépendamment de la nationalité ou du statut de cette personne ou des circonstances dans lesquelles cette personne a été trouvée » (Chapitre 2.1.10) et de [...] pourvoir à leurs premiers besoins et soins médicaux et à les conduire dans un lieu sûr » (Chapitre 1.3.2) Les amendements de mai 2004 (entrés en vigueur en juillet 2006) aux conventions SOLAS et SAR ainsi que les Directives sur le Traitement des personnes secourues en mer complètent leur application. Les Directives comportent les clauses suivantes: Il appartient au gouvernement responsable de la région SAR dans laquelle les survivants ont été sauvés de fournir un lieu sûr pour le débarquement ou de veiller à ce qu'un tel lieu sûr soit fourni. (para. 2.5). Un lieu sûr est un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin et où la vie ou la sécurité des survivants n'est plus menacée; l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (vivres, abris et soins médicaux) et où le transport des survivants vers leur destination suivante ou finale peut s'organiser. (para. 6.12) Bien qu'un navire puisse faire office de lieu sûr provisoire, il doit être dégagé de cette responsabilité dès que d'autres dispositions peuvent être prises. (para. 6.13)

afférents aux personnes décédées et problèmes associés ». ⁵¹

Le présent chapitre traitera principalement de la responsabilité des Etats participant et forces de l'OTAN impliqués lors des opérations militaires en Libye en 2011. Ce choix est justifié de par le fait que l'implication des acteurs non militaires a déjà été établie suffisamment clairement par le rapport de la Sénatrice Tineke Strik « Vies perdues en Méditerranée, qui est responsable? ». D'autre part, notre choix a été orienté par deux premiers éléments de preuve:

1. La modélisation de la dérive produite pour notre rapport (fig. 16,17,18), indique que le bateau des migrants est resté à l'intérieur de la zone de surveillance maritime de l'OTAN ou à l'intérieur des eaux territoriales libyennes hautement surveillées pendant toute sa trajectoire (fig. 28). Cette zone faisait l'objet d'un quadrillage intense dans le cadre de l'embargo sur les armes en Libye ; elle était peuplée de moyens militaires maritimes et aériens particulièrement important.
2. Le témoignage des survivants qui déclarent avoir croisé des moyens navals et aériens qui ont failli à leur obligation d'assistance.

Avant de nous pencher sur ces deux points, nous examinerons d'abord l'implication dans l'incident des acteurs non-militaires, en nous basant presque exclusivement sur des sources indirectes ainsi que sur les preuves réunies par la Sénatrice Tineke Strik.

3.1 IMPLICATION D'ACTEURS NON MILITAIRES

3.1.1 Les pêcheurs

Comme cela est indiqué dans la partie précédente, les passagers à bord du « bateau abandonné à la mort » disent avoir croisé plusieurs bateaux de pêche dans les heures qui ont suivi l'appel de détresse et le survol du premier hélicoptère dans la nuit du 27 mars et jusqu'à l'aube du 28 mars. Dan Haile Gebre mentionne 5 à 6 bateaux, certains en provenance de Tunisie et de Malte (DHG, 155-156; voir également EMK, 11 et 20). Le bateau des migrants s'est adressé successivement aux différents bateaux croisés pour demander de l'aide sans jamais en recevoir. Au contraire, les différents bateaux croisés sont tous partis rapidement, faisant presque chavirer le petit bateau des migrants. Un pêcheur tunisien a indiqué la direction de Lampedusa mais sans fournir plus d'assistance (DHG, 157-158). Tous ces pêcheurs n'ont apporté aux migrants aucune aide qui aurait pu leur éviter un destin funeste, manquant ainsi à leur obligation de sauvetage des navires en détresse en mer. De plus, selon les preuves analysées par la Sénatrice Tineke Strik, les pêcheurs ont également manqué d'informer les autorités maritimes⁵². Si nous ne sommes pas en mesure d'identifier les bateaux de pêche en question, il serait possible de le faire en analysant les données VMS en possession des autorités nationales.

Cependant, ces épisodes de non-assistance doivent être compris à l'aune du fait que l'assistance aux migrants dans le Canal de Sicile de la part de navires de pêche et/ou de commerce a été considérablement découragée ces dernières années, voire criminalisée. Dans l'affaire du « Cap Anamur » de 2004, comme dans l'affaire des deux pêcheurs tunisiens en août 2007, les commandants de bord ont été arrêtés et inculpés d'aide à l'immigration clandestine après avoir accueilli à leur bord des migrants en détresse en mer et les avoir

51 « UNHCR, Refugees and Asylum-Seekers in Distress at Sea - how best to respond? », 5 décembre 2011. URL: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/4ede0d392.html>. Ce document se réfère aux « Articles 18, 19, 20, 21 de la Convention (II) de 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées en mer, entrée en vigueur le 21 octobre 1950; à l'article 26 de la Convention de 1949 (IV) relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre, entrée en vigueur le 21 octobre 1950; aux articles 10, 17, 32, 33 et 34 du Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I), entré en vigueur le 7 décembre 1978; aux Articles 4, 8 du Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 et relatif à la protection des victimes des conflits armés non internationaux (Protocole II), entré en vigueur le 7 décembre 1978. »

52 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », *op. cit.*, p. 16.

débarqués en Italie⁵³. Bien que dans les deux cas les accusés aient été acquittés, ils n'en ont pas moins souffert de dommages économiques graves, le procès ayant duré plusieurs années et leurs navires ayant été confisqués durant plusieurs mois. En outre, les Etats côtiers du Sud de l'Europe sont de plus en plus réticents à assumer la responsabilité du débarquement de migrants, avec pour conséquence des situations d'immobilisation difficiles pour les commandants, les dissuadant fortement de remplir leur devoir d'assistance. En effet, depuis l'entrée en vigueur du Règlement Dublin II, qui stipule que le premier Etat d'entrée d'un demandeur d'asile dans l'UE est responsable du suivi de sa demande, les Etats côtiers ont manifesté une hésitation croissante à accepter des migrants secourus en mer, provoquant à plusieurs reprises des controverses diplomatiques avec les Etats voisins pour établir où tels migrants auraient dû être débarqués. Dans l'affaire déjà mentionnée du « Cap Anamur », ainsi que dans l'affaire impliquant le cargo turc « Pinar » en 2009, les navires se sont vus interdire pendant plusieurs jours de débarquer les migrants secourus⁵⁴. Si ces événements ont pu jouer un fort rôle dissuasif pour les commandants des navires de pêche et/ou de commerce, cela ne peut effacer le fait que les pêcheurs n'ont pas porté secours aux passagers du « bateau abandonné à la mort ».

3.1.2 Les Etats côtiers

Plusieurs conventions maritimes définissent la responsabilité des Etats côtiers, qui consiste à « prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de [leur] responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de [leurs] côtes »⁵⁵. Dans le Canal de Sicile, les responsabilités issues des conventions maritimes (établissant les zones SAR) sont réparties entre l'Italie, Malte et la Libye, tandis que la Tunisie n'a toujours pas établi les limites de sa zone SAR (fig. 15). La délimitation des zones SAR vise à éviter les situations dans lesquelles un navire se trouverait en danger sans qu'un Etat soit désigné comme responsable de la coordination du sauvetage. Toutefois, les Etats côtiers arguent d'interprétations divergentes des normes SAR pour se soustraire à leur responsabilité. L'Italie et Malte, par exemple, sont en désaccord notoire et persistant car elles sont signataires de versions différentes de la convention SAR. Ce différend est bien résumé par Thomas Gammeltoft-Hansen et Tanja E. Aalberts: « L'Italie a signé les amendements de 2004 des conventions SAR et SOLAS stipulant que les migrants doivent être débarqués sur le territoire de l'Etat de la zone SAR à l'intérieur de laquelle leur navire est identifié ou intercepté. Malte, en revanche, à cause de la taille de sa zone SAR, a refusé de ratifier ces amendements de crainte que cela lui impose des obligations irréalistes de débarquement de migrants secourus par d'autres Etats et navires privés. En conséquence, Malte soutient l'interprétation selon laquelle le pays coordinateur est tenu de débarquer les personnes secourues au port d'escale le plus proche. Ceci a entraîné des tensions entre Malte et l'Italie suite à une série d'incidents lors desquels des migrants ont été secourus dans la zone SAR de Malte, mais étaient plus proche des îles italiennes de Lampedusa et Pantelleria. Il en a résulté des immobilisations de bateaux traînant en longueur et durant lesquelles des migrants sont morts, ainsi que de nombreuses confrontations entre navires italiens et maltais essayant littéralement de s'empêcher les uns les autres de pénétrer dans leurs eaux territoriales respectives et de débarquer des migrants secourus »⁵⁶.

Dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort », les MRCC italiennes et maltaises furent toutes deux informées de la détresse des migrants. Comme cela a été vu précédemment, le Père Zerai a contacté le MRCC de Rome. Celle-ci a établi une communication avec les migrants puis envoyé ultérieurement un signal de détresse à tous les navires transitant par le Canal de Sicile à 18:54 GMT. Selon les éléments de preuve fournis à la Sénatrice Tineke Strik, au vu du fait que le bateau allait bientôt pénétrer dans la zone SAR maltaise, le MRCC

53 Voir par exemple: Statewatch, « Italy - Criminalising solidarity - Cap Anamur trial underway », 2007. URL: <http://www.statewatch.org/news/2007/apr/03italy-cape-anamur.htm>; et Fortress Europe, « Lampedusa: fishermen arrested having saved 44 shipwrecked migrants », 29 août 2007. URL: <http://fortresseurope.blogspot.com/2006/01/lampedusa-fishermen-arrested-having.html>

54 BBC, « Italy takes in stranded migrants », 20 avril 2009. URL: <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/8007379.stm>

55 UNHCR, « Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés » septembre 2006. URL: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/45b8d1e54.html>

56 Th. Gammeltoft-Hansen et Tanja E. Aalberts, *Sovereignty at Sea: The law and politics of saving lives in the Mare Liberum*, DIIS Working Paper 2010:18, p. 21-22.

de Rome a alors informé le MRCC de Malte par téléphone. L'appel téléphonique fut suivi d'une alerte envoyée par fax à 18:40 GMT. À 19:40 GMT, le MRCC de Rome a envoyé un fax au Quartier général du Commandement des forces maritimes alliées à Naples. Le 28 mars à 06:06, le MRCC de Rome a envoyé à tous les navires une autre forme de message d'alerte, un avertissement maritime Hydrolant. Les éléments de preuve fournis à la Sénatrice Tineke Strik n'indiquent pas que les autorités libyennes aient été informées⁵⁷. Avant d'analyser le contenu précis et la portée géographique de ces signaux, on peut donc noter que les autorités italiennes et maltaises ont toutes deux été informées de l'état de détresse du bateau mais qu'étant donné que celui-ci se trouvait, au moment du signal, dans la zone SAR libyenne, elles n'ont pas considéré qu'elles avaient la responsabilité de coordonner les opérations de secours⁵⁸. Toutefois, selon le modèle de dérive établi pour notre enquête par Richard Limeburner (WHOI), il est probable que le bateau soit entré dans la zone SAR maltaise pendant au moins quelques heures (fig. 28), dérivant dans une zone située à 82 milles nautiques de Lampedusa et à 149 milles nautiques de l'Île de Malte, soit précisément l'intérieur de la zone de responsabilité conflictuelle entre l'Italie et Malte décrite ci-dessus.

Selon l'analyse faite par la Sénatrice Tineke Strik, même si le bateau était resté à l'intérieur de la zone SAR libyenne, ceci n'exemptait pas l'Italie et Malte de toute responsabilité car l'aptitude de la Libye à coordonner les secours à l'intérieur de sa zone SAR était compromise par l'intervention de l'OTAN. Les navires des garde-côtes libyens étaient impliqués dans le combat et considérés par les Etats participant et l'OTAN comme des moyens navals ennemis⁵⁹. Tandis que la Sénatrice Tineke Strik relève que la situation d'une zone SAR défaillante n'est pas prévue par le droit international en vigueur, elle rappelle également à tous les acteurs que le fait de « ne pas être responsable sur la base des zones SAR ne dispense pas un Etat qui est informé d'un incident en mer de sa responsabilité à veiller à l'opération de sauvetage »⁶⁰. Même si la MRCC de Rome a répondu à la Sénatrice Tineke Strik qu'entre le 26 et le 28 mars 2011, les autorités italiennes traitaient des incidents impliquant environ 4 300 personnes, dont plus de 2200 secourues en mer et environ 2000 secourues dans des situations de détresse, nous pouvons noter que les garde-côtes italiens avaient la capacité technique et logistique de conduire une opération SAR loin à l'intérieur de la zone SAR libyenne⁶¹. En effet le 4 août 2011, environ 140 migrants furent secourus par les garde-côtes italiens à 90 milles nautiques au sud de Lampedusa, c'est-à-dire à plusieurs milles nautiques au sud des zones SAR italienne et maltaise⁶².

3.1.3 Frontex

À partir du 20 février 2011, à la demande du Ministère de l'intérieur italien, Frontex « l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières externes des Etats membres de l'Union européenne » a déployé « l'opération conjointe EPN Hermès Extension 2011 [] pour aider les autorités italiennes à gérer l'afflux de migrants d'Afrique du Nord, dont la plupart sont arrivés sur l'île de Lampedusa »⁶³. L'opération est décrite par Frontex de la manière suivante: «Tous les moyens et équipages maritimes seront fournis par les autorités italiennes et patrouilleront dans une zone prédéfinie afin de détecter et prévenir les franchissements illégaux de frontière vers les îles pélagiques, la Sicile et le territoire italien. Les moyens aériens mis à disposition par les autres Etats membres [Italie, France, Allemagne, Pays-Bas, Malte, Espagne] viendront soutenir ces patrouilles en mer en vue de renforcer la surveillance des frontières et les capacités de recherche

57 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », *op. cit.*, p. 12.

58 *ibidem*, p. 13.

59 Durant la soirée du 28 mars 2011, un jour seulement après l'appel de détresse des migrants, un avion de patrouille maritime P-3C de l'U.S. Navy, un avion d'attaque Thunderbolt de l'U.S. Air Force A-10 et le destroyer à missile guidé USS Barry (DDG-52) ont attaqué le vaisseau du garde-côte libyen Vittoria et deux vaisseaux plus petits faisant feu sans distinction sur des navires marchands au port de Misrata. Voir Joint Task Force Odyssey Dawn Public Affairs, « US Navy P-3C, USAF A-10 and USS Barry Engage Libyan

60 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », *op. cit.*, p. 14.

61 *ibidem*, p. 13.

62 F. Viviano, "Cento corpi in mare", nuova strage di migranti", La Repubblica, 5 août 2011. URL: <http://www.dirittiglobali.it/home/categorie/23-immigrati-a-rifugiati/18594-qcento-corpi-in-mareq-nuova-strage-di-migranti.html>

63 Communiqué de presse de la Commission Européenne, « The European Commission's response to the migratory flows from North Africa », MEMO/11/226, 8 Avril 2011. URL: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/226>

et de sauvetage. Pendant ce temps, un contrôle des frontières de deuxième ligne sera effectué grâce au déploiement d'experts en debriefing et détection, contrôle permettant de déterminer les nationalités des migrants et de rassembler des informations relatives aux réseaux de trafic de clandestins. Une assistance supplémentaire pourra également être mise à disposition pour les opérations de retour »⁶⁴.

D'après les preuves fournies à la Sénatrice Tineke Strik, Frontex a été directement informée par la MRCC de Rome de l'existence du bateau en détresse. Pourtant, le 28 novembre 2011, Frontex a écrit une lettre en réponse à la demande d'informations formulée par un groupe d'ONG dans laquelle l'Agence clarifie la portée et la zone de déploiement de sa mission⁶⁵. En particulier, Frontex indique les coordonnées de la « zone opérationnelle » des moyens navals impliqués dans les « opérations conjointes qui ont eu lieu dans le centre de la Méditerranée entre le 22 mars et le 10 avril »⁶⁶. À partir des informations fournies, il apparaît que la trajectoire du « bateau abandonné à la mort » n'est jamais entrée dans les zones opérationnelles de l'Agence Frontex.

3.1.4 Résumé de l'implication des acteurs non militaires

D'après ce qui précède, il apparaît que les pêcheurs n'ont pas aidé les migrants en pleine mer et que l'Italie et Malte, bien qu'informés de la détresse des migrants (le bateau des migrants se trouvait en lisière, sinon à l'intérieur, de la zone SAR maltaise), ne sont pas intervenus pour les secourir ou assurer la coordination de leur sauvetage. Le « bateau abandonné à la mort » a ainsi dérivé pendant 14 jours essentiellement à l'intérieur de la zone SAR libyenne non-opérationnelle. Cette même zone comptait cependant un grand nombre de moyens aériens et maritimes déployés pour assister les opérations militaires menées par plusieurs Etats et l'OTAN en Libye. L'OTAN surveillait étroitement le trafic maritime dans cette zone dans le cadre de l'embargo maritime sur la Libye. De plus, les migrants déclarent dans leurs témoignages avoir rencontré des moyens militaires navals et aériens qui ont failli à leur obligation d'assistance. Tous ces éléments vont dans le sens d'une implication forte des Etats participant et des forces de l'OTAN, ce que nous allons à présent examiner plus en détails.

3.2 Implication des Etats participant et de l'OTAN

Dans le reste de ce chapitre, nous allons examiner l'implication des Etats participant et de l'OTAN dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort ». À cette fin, nous essaierons de répondre le mieux possible au vu des éléments en notre possession aux questions suivantes:

1. Dans quelle mesure les moyens navals et aériens des Etats participant et de l'OTAN étaient-ils présents lors des événements en question? Nous estimons qu'au moins 38 bâtiments navals étaient en opération au large de la Libye pendant au moins une partie des événements litigieux. Plusieurs moyens aériens étaient également déployés pendant cette période dans la zone en cause.
2. Les moyens navals des Etats participant et des forces de l'OTAN ont-ils été informés de la détresse des migrants? L'OTAN a admis que son commandement maritime a reçu une « notification générale, dans la soirée du 27 mars, de la part des autorités italiennes les avertissant de la présence d'un bateau en difficulté transportant 68 personnes »⁶⁷. Nous allons démontrer plus en détails que les moyens navals des Etats participant et de l'OTAN étaient eux-mêmes informés de la détresse des migrants grâce à deux signaux de détresse maritimes leur ayant indiqué l'emplacement du bateau.

64 Communiqué de presse Frontex, « Hermes 2011 running », 22 février 2011. URL: http://www.frontex.europa.eu/newsroom/news_releases/art96.html

65 Lettre de Gil Arias, Directeur exécutif adjoint de Frontex, à Souhayr Belhassen, Présidente de la FIDH, Olivier Clochard, Président de Migreurop; Stéphane Maugendre, Président du GISTI; Fred Mawet, Directeur du CIRÉ; Pierre Tartakowsky, Président de la LDH. Rédigée à Varsovie le 28 novembre 2011.

66 *ibidem*.

67 Courriel répondant au journaliste Emiliano Bos envoyé le 3 octobre 2011 par Mathias Eichenlaub (Section Presse & Média – Media Operation Centre, Quartier Général de l'OTAN) dont le contenu « peut être attribué à Mme Oana Lungescu, porte-parole de l'OTAN ». Ce courriel a été cité dans le documentaire d'Emiliano Bos et Paul Nicol « Mare deserto », produit pour la Radio télévision suisse (RTS) et diffusé le 24 janvier (annexe B.13). Notez que la référence aux « 68 personnes » est issue du signal du garde-côte italien envoyé le 27 mars 2011. Le nombre est inexact mais reflète sa connaissance de l'époque.

3. Comment les Etats participant et les forces de l'OTAN ont-ils répondu aux informations de détresse? Dans l'une de ses déclarations datée du 3 octobre 2011 concernant les événements, l'OTAN affirme que le message reçu par le commandement maritime ne faisait pas état d'une demande d'assistance⁶⁸. Dans une lettre envoyée à la Sénatrice Tineke Strik, l'OTAN a également indiqué qu'« il n'existe aucun enregistrement d'avion ou de navire sous commandement de l'OTAN ayant vu ou étant entré en contact avec le petit bateau en question »⁶⁹. Toutefois, sur la base du témoignage des migrants décrivant deux rencontres avec des hélicoptères militaires et au vu de pratiques antérieures d'assistance de l'OTAN, nous soutiendrons qu'un moyen naval de l'OTAN ou d'un Etat participant a probablement envoyé un hélicoptère pour évaluer la situation du bateau des migrants et s'est contenté de leur procurer des vivres et de l'eau.
4. Les Etats participant et l'OTAN ont-ils pu détecter le bateau tandis qu'il dérivait vers la côte libyenne (une dérive qui durera 14 jours, 11 jours à l'intérieur de la zone de surveillance maritime de l'OTAN et les trois autres jours à l'intérieur des eaux territoriales libyennes hautement surveillées)? Nous démontrerons que les capacités de détection des Etats participant et des forces de l'OTAN leur permettaient de détecter le bateau des migrants.
5. Le bateau des migrants a-t-il rencontré un navire militaire qui ne les a pas secouru? Au vu de l'accord unanime des survivants sur ce point et du nombre de bâtiments navals du type de celui identifié par les migrants présents à l'époque dans la zone, nous montrerons que cette hypothèse, est non seulement plausible, mais aussi probable.

En examinant les questions posées et les avis émis ci-dessus dans le détail, nous allons démontrer le haut degré d'implication du commandement et des forces des Etats participant et de l'OTAN dans la mort des 63 passagers du « bateau abandonné à la mort » et dans les graves conséquences psychologiques et physiologiques subies par l'ensemble des 72 passagers.

3.2.1 Moyens navals et aériens déployés par les Etats participant et l'OTAN

A l'exception des informations précises sur la localisation des navires Italiens et Espagnols discutées dans la section 3.2.3, l'OTAN et les Etats participant à l'intervention militaire n'ont pour l'instant pas fourni de listes ou la localisation précise de leurs moyens navals actifs au moment des événements en cause. Néanmoins, sur la base d'informations publiques, publiées par le commandement de l'OTAN et par divers commandements maritimes nationaux, nous allons à présent dresser un tableau général de l'étendue et de la densité de la présence maritime et aérienne des Etats participant et de l'OTAN dans la zone et au moment qui nous intéressent. La justesse de cette image d'ensemble sera vérifiée à l'aune des images radars RSO (Radar à Synthèse d'Ouverture, cf. fig. 21 à 26), qui permettront d'apprécier la présence de navires, à la fois militaires et civils, dans la zone en question.

La réponse internationale à la crise libyenne s'est trouvée encadrée par deux résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Alors que la résolution 1970 adoptée le 26 février 2011 établissait l'embargo sur les armes⁷⁰, la Résolution 1973 adoptée le 17 mars 2011⁷¹ entraîna un déploiement militaire international en autorisant les « Etats Membres qui ont adressé au Secrétaire général une notification à cet effet et agissent à titre national ou dans le cadre d'organismes ou d'arrangements régionaux et en coopération avec le Secrétaire

68 *ibidem*.

69 Lettre envoyée le 8 février 2012 à la Sénatrice Tineke Strik par Richard Froh, Secrétaire général adjoint, Direction des opérations, OTAN, citée par la Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », *op. cit.*, p. 26.

70 Résolution du Conseil de Sécurité des Nations Unies. 1970, adoptée le 26 février 2011, point 9. URL: <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/CS10187.doc.htm>

71 Résolution du Conseil de Sécurité des Nations Unies. 1973, adoptée le 17 mars 2011. URL: <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/CS10187.doc.htm>

général, à prendre toutes mesures nécessaires, nonobstant le paragraphe 9 de la résolution 1970 (2011), pour protéger les populations et les zones civiles menacées d'attaque en Jamahiriya arabe libyenne » . Afin de protéger les civils, la Résolution 1973 décide également « d'interdire tous vols dans l'espace aérien de la Jamahiriya arabe libyenne afin d'aider à protéger les civils » et demande « à tous les Etats Membres, en particulier aux Etats de la région, agissant à titre national ou dans le cadre d'organismes ou d'arrangements régionaux, [afin] de garantir la stricte application de l'embargo sur les armes établi par les paragraphes 9 et 10 de la résolution 1970 (2011) ».

Cette dernière résolution a entraîné une intervention militaire internationale en Libye conduisant au déploiement de moyens navals et aériens appartenant à 18 Etats⁷². Les noms officiels des interventions étatiques les plus importantes sont l' « Opération Harmattan » pour la France, l' « *Operation Ellamy* » pour le Royaume-Uni, l' « *Operation Mobile* » en ce qui concerne la participation canadienne et l' « *Operation Odyssey Dawn* » pour les Etats-Unis. Le rôle de l'OTAN a cru progressivement puisque que l'Organisation prenait les commandes de l'embargo sur les armes le 23 mars⁷³, de la zone d'exclusion aérienne le 25 mars⁷⁴ et de la protection des civils contre une attaque ou menace d'attaque le 31 mars⁷⁵.

La structure du commandement s'est ainsi modifiée rapidement dans les premiers temps des opérations militaires et les déclarations officielles demeurent contradictoires, ce qui rend extrêmement difficile la détermination du commandement dont dépendait tel ou tel moyen à un moment précis.

Lors de sa présentation de l'Opération Harmattan, le Ministère français de la Défense a expliqué que « tandis que le dispositif multinational se met en place et monte en puissance, le commandement de chaque moyen militaire échoit au commandement de son état-major national. En France, le commandement des moyens échoit au Centre pour la planification et la conduite des Opérations (CPCO), sous la responsabilité du CEMA »⁷⁶. Bien qu'il soit indiqué qu'elle ait été mise à jour en septembre 2011, cette déclaration semble se référer à la période précédant celle où le rôle de l'OTAN a gagné en importance.

Lors d'un point de presse du 31 mars 2011, le Président du Comité militaire de l'OTAN, l'Amiral Giampaolo Di Paola a déclaré que « ces dernières semaines, l'OTAN a graduellement pris le contrôle des opérations en Libye. Nous pouvons annoncer aujourd'hui que l'OTAN a l'entière responsabilité de l'Opération *Unified Protector* » ce qui inclut l'embargo d'armes, la zone d'exclusion aérienne et les actions de protection des civils». Il a par ailleurs déclaré que les 28 membres de l'Alliance avaient « décidé qu'une chaîne de commandement unifiée sous l'égide de l'OTAN était la meilleure façon de traiter la crise d'un point de vue militaire»⁷⁷.

Toutefois, la réponse de l'OTAN à la Sénatrice Tineke Strik datée du 8 février 2012 mentionne clairement: « Tous les navires militaires dans cette partie de la Méditerranée n'opéraient pas sous le commandement de l'OTAN »⁷⁸. De plus, lors d'un entretien téléphonique qui nous fut accordé le 12 mars 2012, Stanislas Gentien, Directeur associé des communications pour la marine française, a expliqué que la majorité des moyens navals français impliqués dans l'effort militaire opérait sous commandement français et qu'un moyen naval

72 L'Institut International des Études Stratégiques mentionne 18 États contribuant par des moyens militaires aux opérations entreprises pour appliquer la Résolution 1973 du Conseil de Sécurité des NU à partir du 10 juin 2011. Voir: <http://www.iiss.org/whats-new/iiss-voices/operation-odyssey-dawn-ellamy-harmattan-mobile/>

73 Fiche OTAN, "Operation Unified Protector - NATO Arms Embargo against Libya", mars 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/unified-protector-arms-embargo-factsheet.pdf

74 Fiche OTAN, « Operation Unified Protector - NATO No-Fly Zone over Libya », mars 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/unified-protector-no-fly-zone.pdf

75 Fiche OTAN, « Operation Unified Protector - Protection of civilians and civilian populated areas », avril 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_04/20110407_unified-protector-protection-civilians.pdf

76 Ministère français de la Défense, « L'opération Harmattan », dernière révision le 27 septembre 2011. URL: <http://www.defense.gouv.fr/actualites/operations/l-operation-harmattan>

77 Point de presse OTAN, 31 mars 2011. URL: http://www.nato.int/cps/en/natolive/opinions_71897.htm

78 Lettre envoyée le 8 février 2012 à la Sénatrice Tineke Strik par Richard Froh, Secrétaire général adjoint, Direction des opérations, OTAN, citée par la Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p. 26.

- dont l'identité pouvait varier dans le temps - était fourni à l'OTAN pour les opérations effectuées sous son commandement. Selon un article du magazine « L'Express » basé sur un entretien avec l'Amiral français Philippe Coindreau, le porte-avion français Charles-de-Gaulle est demeuré sous commandement national mais, à leur décollage, ses avions passaient sous le commandement de l'OTAN⁷⁹.

Considérant la complexité et la nature changeante du commandement exercé par l'OTAN et les Etats participant à l'intervention militaire sur les moyens militaires présents, nous nous référons dans notre rapport aux moyens « des Etats participant et de l'OTAN » afin de viser l'ensemble des moyens présents au moment des évènements et leur commandement respectif.

3.2.1.1 Présence navale des Etats participant et de l'OTAN pour la mise en application de la zone d'exclusion aérienne et pour la protection des civils

Les opérations militaires lancées pour donner effet à la résolution 1973 du Conseil de sécurité des Nations Unies débutèrent le 19 mars 2011 en début d'après-midi avec le déploiement de 20 avions français au dessus de la Libye⁸⁰. Si la présence de moyens navals était probablement limitée dans les premières 24 heures, elle prit rapidement de l'ampleur dans les 24 à 72 heures suivantes, les premiers navires étant rejoints par plusieurs autres qui attendaient en Méditerranée ou se trouvaient déjà déployés en vue d'une évacuation possible des étrangers coincés en Libye⁸¹. Les commandements maritimes nationaux les plus impliqués lors de cette toute première phase étaient les Français, les Américains, les Britanniques et les Italiens, bien que l'on ne puisse exclure des contributions significatives par d'autres pays au vu des informations dont nous disposons. Les principaux moyens navals déployés par les pays susmentionnés dans les premières 24 heures de combat étaient:

- Deux navires militaires français (les frégates antiaériennes « Jean Bart » et « Forbin »), qui commencèrent à prendre part aux opérations militaires dans l'après-midi du 19 mars. Le Jean Bart fut l'un des premiers moyens navals à atteindre la côte libyenne. Il reçut l'ordre de se diriger vers les eaux libyennes le 7 mars 2011 et arriva sur la côte de Tripoli le 8 mars. Sa mission initiale était de rassembler des informations sur la situation en Libye⁸². La frégate Forbin quitta Toulon le 17 mars et arriva sur la côte de Benghazi le 19 pour participer à l'Opération Harmattan⁸³.
- Deux destroyers américains (les « USS Stout » et « USS Barry »), ainsi que trois sous-marins américains (« USS Providence », « USS Scranton » et USS « Florida ») et un britannique (« HMS Triumph »), dont il fut signalé qu'ils tirèrent plusieurs missiles de croisière Tomahawk les 19 et 20 mars 2011⁸⁴. Etaient également présents dans la zone les navires américains « USS Kearsarge », « USS Ponce » et « USS Mount Whitney »⁸⁵.
- Deux frégates britanniques, les HMS Westminster et HMS Cumberland⁸⁶.
- Le porte-avion italien Giuseppe Garibaldi qui a quitté le port de Tarante le 19 mars, le destroyer Andrea

79 R. Rosso, « Le Charles-de-Gaulle accusé d'avoir laissé mourir 61 migrants », *L'Express*, 9 mai 2011. URL: http://www.lexpress.fr/actualite/monde/le-charles-de-gaulle-accuse-d-avoir-laisse-mourir-61-migrants_990737.html

80 Ministère français de la Défense, « Libye: point de situation opération Harmattan n°1 », 25 mars 2011. URL: <http://www.defense.gouv.fr/actualites/operations/libye-point-de-situation-operation-harmattan-n-1>

81 Comme cela fut le cas, par exemple pour le navire britannique HMS Cumberland (voir <http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/MilitaryOperations/HmsCumberlandDeploysToLibyanCoast.htm>) et du navire canadien HMCS Charlottetown (voir <http://www.rcf-arc.forces.gc.ca/v2/nr-sp/index-eng.asp?id=11534>)

82 Voir les messages figurant sur le « Journal de bord » du « Jean Bart »: <http://jdb.marine.defense.gouv.fr/index.php/post/2011/04/02/Le-%C2%A0Jean-Bart%C2%A0-au-c%C3%A9ur-de-la-crise-libyenne> et <http://www.defense.gouv.fr/english/content/view/full/111961>

83 Voir les messages figurant sur le « Journal de bord » de la frégate « Forbin »: <http://jdb.marine.defense.gouv.fr/index.php/post/2011/04/02/Le-%C2%A0Forbin-%C2%A0en-Libye-%C2%A0fer-de-lance-de-l'operation-des-Nations-Unies>. À l'arrivée du porte-avion Charles-de-Gaulle dans la zone le 22 mars 2011, la frégate Forbin rejoignit le groupe aéronaval (GAN), composé également du pétrolier-ravitailleur Meuse, de la frégate anti sous-marine Duplex et de la frégate Aconit.

84 URL: <http://www.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=4786> et <http://www.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=4787>

85 ibidem.

86 See: <http://www.navynews.co.uk/news/1123-royal-navy-blockade-forces-gaddafis-gunboats-off-the-ocean.aspx>

Doria et la frégate Euro. Parmi les autres moyens navals italiens présents dans le Canal de Sicile figurent le navire auxiliaire Etna et le patrouilleur « Borsini »⁸⁷.

- Alors que les premières opérations de protection des civils furent menées dans la zone au sud-ouest de Benghazi, la mise en place de la zone d'exclusion aérienne nécessita le tir de missiles tout le long des parties occidentales et centrales de la côte libyenne, de la frontière avec la Tunisie jusqu'à Benghazi (annexe B.5). Les bâtiments présents les premiers jours du conflit eurent notamment pour mission de bloquer les navires de guerre libyens au port, pour les empêcher d'effectuer des patrouilles côtières et de bombarder des positions occupées à terre par les rebelles mais les bâtiments étaient également chargé d'utiliser les moyens de surveillance des Etats participant et de l'OTAN « pour surveiller les activités le long de la côte libyenne et fournir ainsi des informations vitales pour le déroulement de l'ensemble de la mission »⁸⁸. Nous pouvons par conséquent supposer que les moyens navals engagés dans ces opérations étaient situés le long de cette bande côtière libyenne qui va de la frontière avec la Tunisie jusqu'à Benghazi.
- La présence navale des Etats participant et de l'OTAN a rapidement augmenté. Lors d'un point de presse le 24 mars, 3 jours avant que le bateau des migrants ne quitte Tripoli, le vice-amiral Gortney du Département américain de la Défense présenta une diapositive (annexe B.3) décrivant la « répartition des moyens maritimes, la plupart des navires opérant uniquement au Nord de la Libye » et faisant état de la participation de 38 moyens navals aux opérations alors en cours⁸⁹. Les informations diffusées par les médias ainsi que les communiqués de presse des commandements maritimes nationaux relatent que l'accroissement de la présence navale dans le centre de la Méditerranée a continué à se poursuivre les jours suivants. Dans la période comprise entre le 27 mars et le 10 avril, la présence fut encore renforcée par des navires appartenant aux marines belges, grecques, néerlandaises et espagnoles, qui chacune contribuèrent au moins à hauteur d'un bâtiment militaire⁹⁰. La marine turque, elle, envoya au moins quatre navires.
- Parmi les 38 navires mentionnés dans ce document, aucune distinction n'est faite entre ceux engagés dans la protection des civils et l'effectivité de la zone d'exclusion aérienne et ceux mobilisés pour le respect de l'embargo sur les armes. Cela étant, si le nombre de navires mobilisés pour le respect de l'embargo sur les armes était compris entre 12 et 21 (comme expliqué ci dessous), on peut en déduire que le nombre de bâtiments impliqués dans les deux autres opérations était probablement entre 16 et 26⁹¹.

3.2.1.2 Présence navale de l'OTAN visant à mettre en application l'embargo sur les armes

Selon l'analyse que nous avons pu dégager des documents consulté, les moyens navals patrouillant aux abords des eaux territoriales libyennes pour veiller au respect de l'embargo ont opéré sous le commandement de l'OTAN à partir du 23 mars 2011 dans le cadre de l'opération *Unified Protector*. « Leur mission », comme le précise la fiche fournie par l'OTAN, « est de réduire le flux des armes, des matériels connexes et des mercenaires vers la Libye, comme proposé par la Résolution 1973 du Conseil de Sécurité des NU. (...) Les navires de l'OTAN assureront une surveillance destinée à contrôler l'activité maritime dans la région, en distinguant le

87 Voir: http://www.marina.difesa.it/Conosciamoci/Notizie/Pagine/20110321_libriacrisi.aspx

88 Voir: <http://www.navynews.co.uk/news/1123-royal-navy-blockade-forces-gaddafis-gunboats-off-the-ocean.aspx>

89 Département de la Défense américaine, « DOD News Briefing with Vice Adm. Gortney from the Pentagon on Libya Operation Odyssey Dawn » (en anglais, Point de presse du Département de la Défense américaine avec le vice-amiral Gortney du Pentagone à propos de l'Opération Odyssey Dawn) le 24 mars 2011. URL: <http://www.defense.gov/news/d20110324pptslides.pdf>

90 Respectivement, le BNS « Narcis », la frégate « Limnos », le HNLMS « Haarlem » et l'ESPS « Méndez Núñez ».

91 Même si le nombre maximal de navires impliqués dans l'embargo sur les armes a été rendu public, voir: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_10/20111005_111005-factsheet_arms_embargo.pdf, nous ne disposons d'aucune information sur le nombre minimal de bâtiments. Nous citons en fait 12 navires sur la base d'informations datant de septembre 2011 car nous n'avons trouvé aucune information précise sur le nombre des navires impliqués dans les premières phases de l'embargo sur les armes.

trafic commercial et privé légitime des navires suspects nécessitant une inspection plus poussée. Les navires suspects seront interpellés par radio et s'ils ne peuvent fournir de renseignements satisfaisants sur leur chargement, ils seront interceptés par les navires de l'OTAN, comme cela est autorisé. En dernier recours, la force d'intervention [Task Force] est autorisée à employer la force »⁹². Pour faire respecter l'embargo, une vaste zone du centre de la Méditerranée (fig. 28) fut décrétée « zone de surveillance maritime » et surveillée par divers moyens navals et systèmes de surveillance sophistiqués coordonnés par le Quartier général du Commandement des forces maritimes alliées à Naples⁹³. Les navires souhaitant transiter par cette zone d'embargo devaient informer l'OTAN de leur chargement et de leur destination comme cela leur était indiqué dans une alerte de navigation.

Le nombre de moyens navals engagés spécifiquement dans la surveillance de cette « zone de surveillance maritime » fluctuait dans le temps mais, au plus fort de la mission d'embargo sur les armes, 21 moyens navals étaient affectés à l'OTAN pour mener à bien l'opération⁹⁴. Le 4 avril 2011, le vice-amiral Rinaldo Veri, commandant de la composante maritime au Commandement des forces interarmées de l'OTAN à Naples, déclara : « On m'a confié le commandement de la partie de l'opération relative au respect de l'embargo sur les armes aux abords maritimes de la Libye. (...) Sous mon commandement, j'ai actuellement 16 navires, sous-marins et avions de surveillance. Neuf nations participent à cet effort. Cette force va prendre de l'ampleur »⁹⁵. A partir du 5 avril 2011, pour la surveillance et l'exécution de l'embargo sur les armes, huit pays alliés (Belgique, Canada, Grèce, Italie, Pays-Bas, Espagne, Turquie et Royaume-Uni) ont fourni 18 navires et sous-marins assistés par des avions de surveillance et de combat suivant les besoins⁹⁶. Cette présence navale importante était nécessaire pour surveiller l'une des voies navigables les plus encombrées d'Europe. Au jour du 3 mai 2011, 750 navires avaient été interpellés, 26 arraisonnés et cinq renvoyés d'où ils venaient⁹⁷. Au 30 septembre 2011, on dénombrait au total 2862 navires interpellés, 293 arraisonnés et 11 qui s'étaient vu refuser le transit en direction ou en provenance des ports libyens. Afin de contrôler le mieux possible la zone de surveillance maritime, chaque moyen naval sous contrôle de l'OTAN patrouillait dans une zone de responsabilité spécifique, ou « zone de patrouille », lesquelles évoluaient dans le temps⁹⁸. Bien que l'OTAN n'ait pas fourni d'informations sur les contours de ces zones contrôlées par moyen naval, la couverture était étendue. Dans une vidéo rendue publique le 20 avril 2011, Luca Selva, responsable des opérations à bord du navire italien « Bettica » sous le commandement de l'OTAN, décrit l'activité de surveillance maritime continue (24 heures sur 24, 7 jours sur 7) comme suit : « Avec 18 navires en mer pour contrôler une portion de la mer aussi vaste, vous devez évidemment vous assurer que chaque portion de la mer est contrôlée et que rien ne vous échappe »⁹⁹.

3.2.1.3 Moyens aériens des Etats participant et de l'OTAN

Durant le point de presse du Département de la Défense américaine en date du 24 mars 2011, le vice-amiral Gortney du Pentagone déclarait à propos de l'Opération *Odyssey Dawn* en Libye : « Vous pouvez

- 92 Fiche OTAN, « Operation Unified Protector - NATO Arms Embargo against Libya », mars 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/unified-protector-arms-embargo-factsheet.pdf
- 93 Du 23 mars au 8 avril, la zone était définie comme suit: Limite septentrionale: 35 00 N, limite occidentale: 34 00 N 012 00 E, Limite méridionale: Limite des eaux territoriales libyennes -non comprises-, limites orientales: 34 00 N 022 00 E et 33 00 N 025 00E. À partir du 8 avril, la limite septentrionale fut réduite à 34 00 N. Pour une définition plus récente de la zone, voir: OTAN, « Update to NATO Embargo operations in the vicinity of Libya », 8 avril 2011. URL: [http://www.shipping.nato.int/SiteCollectionDocuments/110408_Engagement_Embargo_updatde\[1\].pdf](http://www.shipping.nato.int/SiteCollectionDocuments/110408_Engagement_Embargo_updatde[1].pdf). Pour la définition de la zone avant le 8 avril 2011 voir « NATO Embargo operations in the vicinity of Libya », 22 mars 2011. URL: http://www.aegirshipbrokers.com/images/110324_Engagement_Embargo_LBY.pdf
- 94 Fiche OTAN, « Operation Unified Protector NATO-led Arms Embargo against Libya », octobre 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_10/20111005_111005-factsheet_arms_embargo.pdf
- 95 OTAN, « VADM Veri holds Press Conference aboard ITS Etna », 4 avril 2011. URL: <http://www.jfcnaples.nato.int/page167503642.aspx>
- 96 Fiche OTAN, « Operation Unified Protector NATO-led Arms Embargo against Libya », mai 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/unified-protector-arms-embargo-factsheet.pdf
- 97 Conférence de presse de l'OTAN, « Maritime Embargo has contributed significantly », Naples, 3 mai 2011. URL: http://www.jfcnaples.nato.int/Unified_Protector/page190902014.aspx
- 98 Voir « International Operations: HMCS Vancouver completes successful Mediterranean mission », 12 janvier 2012. URL: http://www.navy.forces.gc.ca/cms/4/4-a_eng.asp?id=892 et la vidéo: http://www.isafnato.com/natocommunity/nato-and-libya-italian-patrol-ship-bettica-enforcing-the-arms-embargo-video_45f8fd52e.html
- 99 Natochanneltv, « NATO Libya ARMS EMBARGO 24-7 », 20 mars 2011. URL: <http://www.youtube.com/watch?v=Wa9C-a2A-k4>. La division de la mer en secteurs de patrouille est confirmée dans une autre vidéo publiée le 14 avril 2011 sur natochanneltv. Dans celle-ci, nous montons à bord du « Bettica » alors qu'elle manœuvre vers la zone de patrouille, « près de la frontière entre la Tunisie et la Libye. » Mike Mühleberger, correspondant de l'OTAN à bord explique en décrivant un moniteur sur lequel le trafic maritime apparaît: « La zone au nord de la Libye a été divisée en secteurs de patrouille affectés à chaque navire de l'OTAN. » Disponible sur <http://www.youtube.com/watch?v=fwVPv0sgsk8>

également vous faire une idée ici des contributions internationales à la mission d'exclusion aérienne. Plus de 350 avions sont mobilisés, qu'ils participent à la mise en application de la zone d'exclusion aérienne ou à la protection de la population civile. Seuls un peu plus de la moitié d'entre eux sont des avions américains »¹⁰⁰. Entre le 19 et le 27 mars 2011, un total de 1 602 sorties a eu lieu sous les auspices de l'Opération *Odyssey Dawn*¹⁰¹.

De larges moyens aériens des Etats participant et de l'OTAN étaient déployés en mer Méditerranée. La plupart des moyens navals patrouillant la zone de surveillance maritime était équipée d'hélicoptères déployés pour contrôler les retours radars non identifiables. Par exemple, le « HMCS Charlottetown » mentionné ci-dessus possédait un hélicoptère Sea King à bord¹⁰². Le porte-avion français Charles-de-Gaulle était équipé de deux avions E-2C Hawkeye opérant à partir de son pont¹⁰³. La France a aussi déployé un avion de patrouille maritime Atlantique 2, lequel effectuait des missions de surveillance dans le cadre de l'embargo maritime d'avril¹⁰⁴. Le 25 mars 2011, les forces canadiennes ont pour leur part déployé deux avions de patrouille maritime CP-140 Aurora dans le cadre de l'Opération Mobile¹⁰⁵. Dans le cadre de l'intervention en Libye, Aurora « a commencé à mener une surveillance maritime pour identifier les navires de la zone d'embargo et relayer ces informations au groupe de travail de l'OTAN patrouillant les eaux au large de la Libye »¹⁰⁶. Les Etats participant et l'OTAN ont aussi déployé des avions SDCA (système de détection et de commandement aéroporté, AWACS en anglais). Le 9 mars 2011, l'OTAN a renforcé la présence d'avions SDCA au-dessus la Méditerranée pour assurer une couverture 24 heures sur 24, 7 jours sur 7¹⁰⁷. Alors que les premiers SDCA étaient des moyens de l'OTAN, plusieurs autres Etats participant (Etats-Unis, Royaume-Uni et France) ont par la suite procuré leurs propres avions pour assurer le contrôle terrestre, aérien et maritime de la Libye¹⁰⁸.

3.2.1.4 Conclusion sur les moyens navals et aériens déployés par les Etats participant et l'OTAN

L'on peut déduire de ce qui précède qu'au moins 38 bâtiments ont participé aux opérations au large de la Libye dans la période comprise entre le 27 mars et le 10 avril. Bien que ces données seules ne permettent pas de déterminer précisément la répartition exacte des moyens navals et son évolution au jour le jour, ces données établissent le degré de présence navale au moment des événements. L'ampleur de la présence navale des Etats participant et des forces de l'OTAN a été décrite par un officiel italien à la Sénatrice Tineke Strik comme suit: « Je dirais que naviguer de la Libye vers l'Italie revenait en quelque sorte à slalomer entre des navires militaires »¹⁰⁹. Qui plus est, l'espace maritime était également surveillé de manière étroite par de nombreux avions.

L'image d'une étendue maritime encombrée - comptant à la fois des navires militaires et commerciaux - est confirmée par notre analyse des données Radar à synthèse d'ouverture (fig. 21 à 26). En combinant l'analyse des données RSO à celle du modèle de la dérive du bateau des migrants, nous avons pu démontrer que les 28 et 29 mars 2011, un grand nombre de navires étaient situés dans la zone de dérive, certains d'entre eux se trouvant à une distance comprise entre 20 et 38 milles nautiques du bateau des migrants. Bien que nous

100 Département de la Défense américain, « DOD News Briefing with Vice Adm. Gortney from the Pentagon on Libya Operation Odyssey Dawn », 24 mars 2011. URL: <http://www.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=4798>

101 Département de la Défense américain, « DOD News Briefing with Vice Adm. Gortney from the Pentagon on Libya Operation Odyssey Dawn », 28 mars 2011. URL: <http://www.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=4803>

102 Natochannel.tv, « Maritime Helicopter Patrols », 6 avril 2011. URL: www.natochannel.tv ou <http://www.youtube.com/watch?v=sjV1o9GOhVg>

103 Ministère français de la Défense, « Libye: appareillage du porte-avions Charles de Gaulle », 21 March 2011. URL: <http://www.defense.gouv.fr/content/view/full/111961>

104 Ministère français de la Défense, « Libye: arrivée des Atlantique 2 à la Sude », 4 août 2011. URL: <http://www.defense.gouv.fr/operations/autres-operations/operation-harmattan-libye/actualites/libye-arrivee-des-atlantique-2-a-la-sude>, voir aussi Mer et marine, « La marine française déjoue une opération de minage devant le port de Misrata », 2 mai 2011. URL: <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=116002>

105 Défense nationale et forces armées canadiennes, « Canadian Forces Deploy Maritime Patrol Aircraft In Response To Situation In Libya », Communiqué de presse 11.034, . 25 mars 2011. URL: <http://www.cfc.com.forces.gc.ca/pa-ap/nr-sp/doc-eng.asp?id=3758>

106 Défense nationale et forces armées canadiennes, « Auroras fly first mission over Libya », 4 octobre 2011. URL: <http://www.comfec-cefcom.forces.gc.ca/pa-ap/fs-ev/2011/10/04-eng.asp>

107 OTAN, « NATO increases airborne surveillance in the Mediterranean », 9 mars 2011 URL: http://www.nato.int/cps/en/SID-60A834D6-21121871/natolive/news_71316.htm?selectedLocale=en

108 NATO, « AWACS: NATO's 'Eye In The Sky », URL: http://www.nato.int/cps/en/SID-D366E59C-D740EDFA/natolive/topics_48904.htm?selectedLocale=en

109 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p. 5.

ne puissions actuellement déterminer si ces navires étaient militaires ou commerciaux, ni leur nationalité, une question se pose avec force: à qui étaient ces navires? Seule une enquête supplémentaire et la divulgation d'informations par les Etats participant et l'OTAN fournira une réponse à cette question.

3.2.2 Information des Etats participant et de l'OTAN concernant la détresse des migrants

Dans un premier temps, une fois l'affaire du « bateau abandonné à la mort » signalée dans la presse internationale, l'OTAN nia être impliquée de quelque manière que ce soit dans l'incident¹¹⁰. Carmen Romero, Vice-porte-parole de l'OTAN déclarait le 10 mai: « L'OTAN a étudié toutes les informations pertinentes disponibles, nous avons donc déjà examiné celles-ci, et nous ne pouvons trouver aucune preuve quelle qu'elle soit de l'implication des navires de l'OTAN dans cet incident tragique rapporté par le Guardian. () En plus de cela, les unités de l'OTAN en mer n'ont vu ni entendu de traces d'appels de détresse en provenance de cette zone. Voici tout ce que nous avons à dire à ce sujet. Nous avons examiné tout cela et n'avons pas trouvé de preuves. Pour résumer, l'OTAN n'est pas intervenue car elle n'a reçu aucun signe »¹¹¹.

Un certain nombre d'éléments nous permettent à présent d'affirmer avec conviction que les Etats participant et les forces de l'OTAN étaient informés de la détresse des migrants.

3.2.2.1 Identification par l'avion militaire français

Comme mentionné précédemment dans le chapitre « chaîne des événements » du présent rapport, les témoignages des survivants et les éléments de preuve fournis à la Sénatrice Tineke Strik par le MRCC de Rome permettent de conclure que, dans l'après-midi du 27 mars 2011, le navire des migrants a été survolé par un avion français¹¹². Bien que cet événement ait été nié par l'armée française, des preuves accréditent la réalité de ce fait¹¹³. Comme l'avion a fourni des coordonnées GPS ainsi qu'une photographie du navire des migrants, pratique concordante avec celles de l'OTAN en matière d'identification maritime, ceci nous porte à croire qu'il s'agissait d'un avion militaire impliqué dans les opérations menées par l'OTAN et les Etats participant. Comme signalé précédemment, la France comptait plusieurs avions opérant spécifiquement au-dessus de la mer Méditerranée, dont certains pouvaient être « blancs », comme l'avion décrit par Girma Halfmon à la Sénatrice Tineke Strik. Tel est le cas, par exemple, de l'avion de patrouille maritime Atlantique 2, qui est gris clair et opérait au large de la côte libyenne en avril. Sur la base des informations examinées, il est impossible de confirmer que cet avion était déjà en opération le 27 mars 2011. L'avion militaire, qui fut le premier à apercevoir le bateau des migrants, a décrit le petit canot pneumatique et mentionné qu'il transportait environ 50 personnes, un nombre inférieur au 72 migrants qui se trouvaient effectivement à bord du « bateau abandonné à la mort », mais une information qui indiquait déjà une surcharge dangereuse.

3.2.2.2 Fax et appel téléphonique

Plusieurs mois après sa première déclaration de démenti, l'OTAN a revu sa position comme l'explique le documentaire d'Emiliano Bos et Paul Nicol « Mare deserto » produit pour la RSI et diffusé le 24 janvier 2012. Dans ce documentaire, les auteurs citent une réponse fournie le 3 octobre 2011 par Mathias Eichenlaub (Section Presse & Média - Centre d'opération des médias, Quartier Général de l'OTAN) qui peut, comme indiqué dans cette correspondance, être attribuée à Mme Oana Lungescu, porte-parole de l'OTAN. Dans cette réponse aux auteurs du documentaire, Mme Oana Lungescu admet finalement avoir reçu un « avis général » émis par les

110 Bien qu'il ne fut pas le premier à signaler l'incident, l'article de Jack Shenker « Un porte-avion nous a laissé mourir, affirment les migrants » (en anglais: "Aircraft carrier left us to die, say migrants") publié dans le journal « The Guardian » le 8 mai 2011, fut celui qui déclencha la critique internationale. URL: <http://www.guardian.co.uk/world/2011/may/08/nato-ship-libyan-migrants>.

111 Conférence de presse de l'OTAN. « NATO Allied Joint Force Command », Naples, 10 mai 2011. URL: http://www.jfcnaples.nato.int/Unified_Protector/page19090937.aspx

112 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., pp. 7, 15.

113 ibidem, p.15.

autorités italiennes mais n'impliquant pas de demande d'assistance:

« Le commandement maritime de l'OTAN n'a pas reçu de demande d'assistance concernant le bateau des migrants. Au lieu de cela, l'OTAN a reçu un avis général dans la soirée du 27 mars de la part des autorités italiennes l'alertant de la présence d'un navire en difficulté transportant 68 personnes¹¹⁴. Le message n'ordonnait pas de commencer les recherches et le sauvetage, ni de porter assistance []. À l'époque où le message fut reçu, le navire de l'OTAN le plus proche se trouvait à 24 milles nautiques du bateau susmentionné ». (annexe B.13)

L'« avis général » auquel Madame Oana Lungescu se réfère est le fax envoyé par le MRCC de Rome au Quartier général du Commandement des forces maritimes alliées à Naples le 27 mars 2011 à 19:40 GMT et cité dans le rapport de la Sénatrice Tineke Strik:

« DE: MRCC ROME

A: SIEGE COMMANDEMENT ALLIE DE L'OTAN – NAPLES

OBJET BATEAU AVEC ENVIRON 68 PAB PROBABLEMENT EN DIFFICULTÉ EN POSITION DE LAT 33°58.2'N - LONG 012°55.8'E (16.52 UTC)

TEXTE: BONJOUR,

A TOUTE FIN UTILE, A NOTER QU'AUJOURD'HUI NOUS AVONS REÇU LES INFORMATIONS CONCERNANT UN PETIT BATEAU AVEC ENVIRON 68 PAB EN DIFFICULTÉ AU SUD DE LA MER MÉDITERRANÉE. À BORD IL Y A UN TÉLÉPHONE SATELLITE THURAYA, NUMÉRO 008821621256157.

NOUS AVONS MENE UNE ENQUETE SUR CETTE AFFAIRE POUR LOCALISER LE DEMANDEUR. LA SOCIÉTÉ « THURAYA » NOUS A INFORMÉ QUE LA POSITION DE L'APPAREIL SATELLITE À 16.52 UTC ÉTAIT LAT 33°58.2'N - LONG 012°55.8'E.

MERCI DE NOUS TENIR INFORME EN CAS DE REPERAGE DU BATEAU SUSMENTIONNÉ PAR DES UNITES NAVALES DE L'OTAN. »¹¹⁵

Selon la dernière déclaration de l'OTAN datée du 27 mars 2012, « malgré la nature imprécise de la demande d'informations contenue dans le fax de la MRCC, qui n'était pas une demande formelle d'assistance ni un « appel de détresse », nous l'avons fait suivre aux unités de la Force opérationnelle de l'OTAN qui se trouvaient sous son contrôle opérationnel. » (annexe B.14)

Le lendemain, le 28 mars 2011, l'OTAN a également été alertée par téléphone par le Père Zerai. Dans plusieurs articles de journaux, le Père Zerai déclare avoir informé le commandement de l'OTAN à Naples. Lors de notre entretien, le Père Zerai a déclaré: « Lundi 28, j'ai appelé les garde-côtes et lorsqu'ils m'ont dit qu'ils n'avaient toujours pas de nouvelles, j'ai appelé l'OTAN à Naples vers 10 heures - 10 heures 30 pour leur demander également de mobiliser leurs moyens afin de rechercher ce bateau. [] La personne qui répondit en premier à l'OTAN parlait anglais. J'ai demandé à parler à quelqu'un connaissant l'italien. Ils ont transféré mon appel vers quelqu'un qui parlait l'italien. Je lui ai expliqué que deux navires avaient disparu et ai demandé la participation de l'OTAN dans les recherches. Il m'a dit qu'il allait avertir les autorités compétentes »¹¹⁶. Toutefois, dans une réponse à l'enquête de la Sénatrice Tineke Strik, Richard Froh, Secrétaire général adjoint à la direction des opérations, a déclaré que le Quartier général de l'OTAN à Naples ne possédait « aucune trace d'un appel

114 Remarquez que la référence à « 68 personnes » émane du signal des garde-côtes italiens émis le 27 mars 2011. Le nombre est imprécis mais reflète sa connaissance de la situation à l'époque.

115 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p. 12.

116 Entretien mené et filmé par Charles Heller à Genève le 12 novembre 2011 (notre traduction de l'italien vers l'anglais).

téléphonique provenant du Père Zerai le 28 mars »¹¹⁷.

3.2.2.3 Signaux de détresse

En plus du fax et de l'appel téléphonique reçus directement par Quartier général du Commandement des forces maritimes alliées à Naples, tous les moyens navals des Etats participant et de l'OTAN présents dans la zone ont donc reçu les signaux de détresse successifs le MRCC de Rome.

La première signalisation de détresse était un message AGA envoyé à 18:54 GMT¹¹⁸ sur le réseau Inmarsat-C¹¹⁹.

Selon l'amiral Lo Sardo interviewé par le journaliste Emiliano Bos, ce signal était envoyé « à tous les navires transitant et à toute personne présente dans la zone »¹²⁰. Ce message indiquait les coordonnées du bateau des migrants et que celui-ci était « probablement en difficulté » (fig. 8). Il demandait à « tous les navires transitant dans le Canal de Sicile » de « rester très vigilant et signaler toute observation au MRCC de Rome ». Ce signal, dont le statut sera discuté plus en détail dans la section suivante, a été émis toutes les quatre heures durant 10 jours.

Le 28 mars 2011 à 06:06 GMT ce premier signal a également été envoyé comme Alerte de navigation Hydrolant¹²¹. Ce signal précisait alors: « navires à proximité prié de rester très vigilant, d'aider si possible, rapport à MRCC Rome. » Ce deuxième signal a été envoyé dans le Canal de Sicile et au delà (les zones de diffusion Hydrolant 52, 53 et 56, indiquée dans fig. 10).

Un porte parole du Ministère de la défense Espagnol a nié que le navire espagnol se trouvant dans la zone (voir 3.2.3) aie reçus ce message¹²². Mais selon la Sénatrice Tineke Strik «tous navires, qu'il soit privé, commercial ou militaire est sensé être équipé pour recevoir ces messages¹²³. Ainsi tous les moyens navals des Etats participants et de l'OTAN présent dans la zone auraient du recevoir les signaux de détresse successifs.

Ce qui précède suggère que tant le commandement maritime de l'OTAN à Naples que les moyens navals des Etats participant et de l'OTAN présent dans la zone étaient directement informé de la présence d'un bateau en détresse, respectivement par fax, téléphone et via des signaux de détresse maritimes.

3.2.3 Réponse au signal de détresse des Etats participant et de l'OTAN

Nous devons à présent traiter la réaction des Etats participant et de l'OTAN aux informations, reçues via de multiples canaux, concernant le bateau des migrants en détresse et, plus largement, la manière dont l'OTAN comprend le terme de « détresse ».

La première chose consiste à déterminer quel type de situation est considéré par l'OTAN comme une « situation de détresse ». Dans la réponse à Emiliano Bos mentionnée ci-dessus, la porte-parole de l'OTAN, Mme Oana Lungescu, reconnaît que le commandement maritime de l'OTAN était alerté de « la présence d'un navire en difficulté » mais déclare que « le message n'appelait pas à commencer les recherches et le sauvetage et ne demandait pas non plus de porter assistance ». Si le fax mentionné ci-dessus et envoyé par le MRCC de

117 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p. 26.

118 Ibid., p. 11.

119 SafetyNET utilise le service Appel de Groupe Amélioré (AGA) de Inmarsat pour permettre aux fournisseurs d'informations de sécurité maritime certifiés de diffuser des messages à tous les bateaux dans une zone géographique donnée. Voir: http://www.inmarsat.com/Support/Inmarsat_C/FAQs/default.aspx?language=EN&textonly=False

120 Interview menée par Emiliano Bos au MRCC de Rome (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) le 8 septembre 2011 (notre traduction de l'italien vers le français)

121 Pour plus de détail sur ce système d'alerte maritime, voir: http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_63

122 Jack Shenker et Giles Tremlett, "Migrant boat disaster: Spain challenges NatoNATO over distress call claim", 29 mars 2012. URL: <http://www.guardian.co.uk/world/2012/mar/29/migrant-boat-disaster-spain-nato>

123 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p. 12

Rome au Quartier général du Commandement des forces alliées de l'OTAN le 27 mars indiquant la présence d'un navire « en difficulté » n'ordonnait pas une intervention immédiate et explicite, il n'en reste pas moins que les moyens navals des Etats participant et de l'OTAN ont certainement reçu également le signal AGA émis par les garde-côte italiens. Ce message portait le code prioritaire « détresse », code le plus élevé sur une échelle qui comprend, par ordre décroissant d'urgence, « détresse, urgence, sécurité et routine ». La Convention SAR de 1979 définit la détresse comme « une situation pour laquelle il existe une certitude raisonnable qu'une personne, un navire ou toute autre embarcation soit menacé(e) d'un danger grave et imminent et demande une assistance immédiate »¹²⁴. Ainsi selon cette définition, le message EGC émis par les garde-côtes italiens aurait demandé une « assistance immédiate ». De plus, tous les moyens navals des Etats participant et de l'OTAN dans le centre de la Méditerranée ont dû recevoir le message Hydrolant demandant « d'aider si possible ». Enfin, il faut rappeler que le 8 avril 2011 - quelques jours seulement après que les messages aient été reçus et alors que le bateau des migrants dérivait toujours en mer - l'Assistante du Haut Commissaire chargé de la protection au HCR, Erika Feller, déclarait que « tout bateau surpeuplé quittant la Libye ces jours-ci doit être considéré en détresse »¹²⁵.

De ce qui précède, il résulte que si les Etats participant et les forces de l'OTAN n'ont pas jugé les signaux de détresse suffisamment urgents pour déclencher une intervention, ils n'ont pas évalué correctement le degré de détresse des passagers. Cependant, une question demeure posée: « Comment les moyens des Etats participant et de l'OTAN ont-ils traité les informations relatives à la détresse du navire? ». Dans une lettre du 8 février 2012 faite en réponse à l'enquête de la Sénatrice Tineke Strik, l'OTAN précise qu'« il n'existe aucun enregistrement d'avion ou de navire quelconque sous commandement de l'OTAN ayant vu ou étant entré en contact avec le petit bateau en question »¹²⁶. Toutefois, dans plusieurs déclarations différentes, l'OTAN a progressivement admis que plusieurs moyens maritimes et aériens étaient présents dans la zone. Dans le courriel du 3 octobre 2011, l'OTAN déclare: « Le navire de l'OTAN le plus proche se trouvait à 24 milles nautiques du navire susmentionné ». Le rapport de la Sénatrice Tineke Strik a révélé que le navire espagnol Méndez Nuñez « était situé à environ 11 milles du navire en détresse »¹²⁷. Dans la réponse la plus récente de l'OTAN, datée du 27 mars 2012, il est en outre concédé que, selon les informations émanant des autorités italiennes, le navire italien « Borsini » se trouvait à « 37 milles du navire » et le navire Etna « à 155 milles nautiques de la position signalée par le fax MRCC » (voir annexe B.14). Aucune autre information n'a été divulguée concernant la position des autres moyens navals des Etats participant et de l'OTAN présents à l'époque.

Nous allons à présent formuler une hypothèse concernant la nature de la réponse des Etats participant et de l'OTAN sur la base de pratiques antérieures d'« assistance » par l'OTAN ainsi qu'en analysant les témoignages des migrants décrivant leurs deux rencontres avec des hélicoptères militaires.

3.2.3.1 Pratique antérieure de l'OTAN en matière d'assistance

Comme l'indique le paragraphe « contexte » de la déclaration de l'OTAN du 3 octobre 2011 faite à propos du « bateau abandonné à la mort » mentionnée précédemment, « les problèmes de migration ne s'inscrivent pas dans le mandat de la mission visant à interdire l'entrée d'armes, de matériel assimilé, et

124 Annexe à la Convention internationale de Recherche et de sauvetage maritime (Convention SAR), adoptée le 27 avril 1979, entrée en vigueur le 22 juin 1985, para. 1.3.13. Il est aussi à noter que la définition même de « détresse » a été sujet à contestation dans le cadre de l'assistance aux migrants en mer Méditerranée, et dans le Canal de Sicile en particulier. Par exemple, les Forces armées maltaises, l'agence responsable des opérations SAR à Malte, se sont parfois servi d'une définition plus stricte. Selon un officier gradé des Forces armées de Malte, la détresse se définit comme « un danger mortel imminent, donc un navire qui coule est une situation de détresse. Si le navire ne coule pas, il ne s'agit pas de détresse ». Cité dans: Silja Klepp, "Illegal migration and migrant fatalities in Malta", dans *Le coût humain du contrôle aux frontières dans le contexte des systèmes de migration maritime européens*, Vrije Universiteit: Amsterdam, 2009, p.7. Sur cette question, voir également: Thomas Gammeltoft-Hansen et Tanja E. Aalberts, *Sovereignty at Sea: The law and politics of saving lives in the Mare Liberum*, DIIS Working Paper, 2010:18, p. 21; et Michael Pugh, « Drowning not waving: boat people and humanitarianism at sea », 2004, *Journal of Refugee Studies*, 17 (1), pp. 50-68.

125 UNHCR, « UNHCR calls on States to uphold principles of rescue-at-sea and burden sharing », Communiqués de presse, 8 avril 2011. URL: <http://www.unhcr.org/mt/index.php/news-and-views/news/312-unhcr-calls-on-states-to-uphold-principles-of-rescue-at-sea-and-burden-sharing>

126 Lettre envoyée le 8 février 2012 à la Sénatrice Tineke Strik par Richard Froh, Secrétaire général adjoint, Direction des opérations, OTAN, citée par la Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p. 26.

127 ibidem., p.17.

de mercenaires en Libye. Cependant, tous les navires sous commandement de l'OTAN sont parfaitement conscients de leurs responsabilités au regard du droit maritime international concernant la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS). Les navires de l'OTAN font donc tout ce qu'ils peuvent pour répondre aux appels de détresse et apporter de l'aide lorsque cela est nécessaire, ce qu'ils ont fait à diverses occasions » (annexe B.13). Dans la Fiche d'information de l'OTAN « Opération *Unified Protector* dirigée par l'OTAN dans le cadre de l'embargo sur les armes à l'encontre de la Libye » datée d'octobre 2011, l'OTAN déclare qu'au cours de l'opération « les navires de l'OTAN ont directement participé au sauvetage de plus de 600 personnes en détresse en mer et l'OTAN, en collaboration avec les autorités nationales et les garde-côtes, a facilité le sauvetage de centaines d'autres personnes »¹²⁸. On relèvera ici que le nombre de personnes secourues par l'OTAN est relativement faible au regard des 25 935 personnes¹²⁹ arrivées en Italie après avoir fui la Libye dans des embarcations impropres à la navigation et qu'au moins 1500 personnes ont perdu la vie en mer au cours de cette même période¹³⁰. Le rapport entre le nombre de personnes secourues par l'OTAN et le nombre de personnes traversant cette zone maritime dans des conditions extrêmement précaire est un premier élément indiquant l'assistance minimaliste pratiquée par l'OTAN. Un cas de sauvetage qui s'est produit un jour avant que le « bateau abandonné à la mort » ne quitte le port de Tripoli donne une idée plus claire encore de la façon dont l'OTAN gérait l'assistance qu'elle portait aux migrants.

Entre le 25 et le 26 mars 2011, un jour avant le départ du « bateau abandonné à la mort », la frégate canadienne HMCS Charlottetown a porté secours à un bateau de migrants. Cet épisode est décrit dans le journal de la marine canadienne "Crowsnest" comme suit: « Le 25 mars, peu après midi, un ordre du commandant de la Force opérationnelle interalliée 4555.01 [le Commandement maritime de l'OTAN] a demandé au HMCS Charlottetown d'enquêter sur une embarcation naviguant au large des côtes de l'Afrique du Nord et signalée aux autorités à terre comme « dérivant ». La frégate a immédiatement envoyé son hélicoptère Sea King qui a été le premier moyen aérien de l'OTAN à atteindre l'embarcation. « Nous avons localisé le bateau, l'avons suivi sur radar, et avons constaté visuellement qu'il progressait bien », dit le pilote, le capitaine Gerritt Siebring. « Cependant, dès que le Charlottetown a été en vue, l'embarcation s'est arrêtée net sur l'eau ». Contacté par radio, l'équipage du bateau de migrants a déclaré qu'ils étaient à la dérive parce que leur moteur était grippé et qu'ils n'avaient plus de carburant. Une équipe d'arraisonnement a quitté la frégate pour voir ce qu'il en était. Une fois à bord de l'embarcation des migrants, les membres de ce groupe ont constaté que la réalité était assez différente. « J'ai été surpris de voir que le moteur fonctionnait » a déclaré le Maître de deuxième classe, l'ingénieur Serge Grondin. « J'ai vérifié le puisard, et l'essence était noire; il n'y avait pas de contamination par l'eau comme ils le disaient. Lorsque j'ai vérifié leur carburant, il y avait facilement 400 litres dans leur réservoir ». L'embarcation possédait également une pompe d'assèchement efficace, actionnée par le moteur principal. Après un réglage mineur du système de direction rudimentaire, l'embarcation des migrants a été jugée en état de naviguer. Entre-temps, le Charlottetown a offert de la nourriture, de l'eau et des couvertures aux passagers et un membre de l'équipe médicale du navire de guerre a vérifié qu'ils étaient en bonne santé. Il a finalement été décidé, bien que l'embarcation soit très chargée, que chacun à bord était en bonne santé et que personne n'était en danger immédiat. « Une fois que nous avons apporté notre aide et respecté nos obligations en vérifiant leur état de santé, ainsi que leur capacité à naviguer et à faire fonctionner leur bateau en toute sécurité, nos options étaient limitées » a déclaré le commandant Craig Skjerpen, l'officier chargé du commandement du « Charlottetown ». « Nous nous sommes éloignés et avons recommencé à patrouiller, en restant à distance suffisamment proche pour suivre la situation et réagir si nécessaire ». Le navire de guerre a suivi l'embarcation des migrants toute la nuit alors que la Force opérationnelle interalliée [Combined Task Group] de l'OTAN commençait à gérer la

128 Fiche d'information de l'OTAN, « Operation UNIFIED PROTECTOR NATO Arms Embargo against Libya », octobre 2011. URL: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_10/20111005_111005-factsheet_arms_embargo.pdf.

129 OIM "Réponse à la crise libyenne", Rapport sur la situation extérieure, 10 octobre 2011. URL: <http://www.iom.int/jahia/webdav/shared/shared/mainsite/media/docs/reports/IOM-sitrep-MENA.pdf>

130 UNHCR, "Plus de 1 500 personnes noyées ou portées disparues en essayant de traverser la Méditerranée en 2011", 31 janvier 2012, <http://www.unhcr.org/4f2803949.html>

situation en collaboration avec les autorités nationales italiennes. Les garde-côtes italiens ont pris en charge l'embarcation et ses occupants le lendemain »¹³¹.

Lors d'un point de presse organisé le 10 mai 2011, l'OTAN a indiqué que le 26 mars 2011, soit le lendemain de l'épisode décrit ci dessus, le navire militaire italien Etna avait également porté assistance à ce qui semble être la même embarcation. La déclaration énonce: « Le 26 mars, le navire italien Etna sous le commandement de l'OTAN dans le cadre du maintien de l'embargo sur les armes, a porté assistance à une embarcation avec environ 150 personnes à son bord, parmi lesquelles des femmes et des enfants. L'embarcation avait déjà été ravitaillée en nourriture et en eau par un autre navire de l'OTAN mais, lorsque cette embarcation s'est retrouvée en situation de détresse, sans carburant, l'Etna a envoyé des équipes y compris du personnel médical pour faire un point sur les passagers. L'Etna a alors pris en charge un nouveau-né et sa mère avant de les transporter à Lampedusa par la voie aérienne afin qu'ils soient transférés à l'hôpital. L'Etna est resté à côté de l'embarcation alors que tous les passagers étaient évacués par les garde-côtes. L'hélicoptère est revenu sur l'Etna avant de prendre une deuxième femme qui avait des contractions et de la transporter à Lampedusa pour être transférée dans le même hôpital »¹³².

Nulle part dans les sources officielles de l'OTAN, nous n'avons trouvé de confirmation du fait que ces deux affaires de sauvetage concernent la même embarcation de migrants. Cependant, en dépit des incohérences qui persistent (en particulier, différents articles dans la presse qui font état de 300 à 350 migrants, alors que l'OTAN parle de 150 migrants dans l'affaire qui implique l'Etna),¹³³ plusieurs éléments de preuve vont dans ce sens. Notamment, les images fournies du sauvetage effectué par le Charlottetown et par l'Etna montrent une embarcation qui, bien que photographiée sous deux angles différents (fig. 33, 34, 35), représente la même embarcation de migrants, laissant peu de place au doute sur l'identité de l'embarcation secourue. En outre, la reconstitution des faits établie par le journaliste italien Francesco Viviano, lequel s'est trouvé directement en contact par téléphone satellitaire avec les migrants concernés par ces deux affaires de sauvetage, confirme cette version¹³⁴.

Dans l'affaire susmentionnée, lorsque l'OTAN a été informée de la présence d'une embarcation signalée comme étant « à la dérive », elle a envoyé un ordre à un navire, le Charlottetown canadien sous son commandement, d'enquêter sur cette situation. Le commandant du navire, après avoir évalué l'état de l'embarcation grâce à l'hélicoptère embarqué et plus tard par radio, a envoyé une équipe d'abordage pour porter assistance aux migrants en les ravitaillant en eau, nourriture et couvertures et également pour vérifier leur état de santé générale (même si le côté superficiel de cet examen de santé est prouvé par le fait que quelques heures plus tard seulement, deux femmes accouchaient). L'OTAN a également évalué l'état du navire. L'OTAN semble avoir suivi l'embarcation des migrants jusqu'à ce qu'elle soit prise en charge par les garde-côtes italiens.¹³⁵

L'OTAN semble ainsi concevoir l'assistance aux migrants en détresse comme limitée à quelques gestes d'assistance qui fournissent à l'embarcation les conditions minimums pour poursuivre sa route. Cette pratique d'assistance limitée peut être rattachées aux priorités opérationnelles de l'OTAN (comme cela a été indiqué ci-

131 Lieutenant (Marine) Michael McWhinnie, "HMCS Charlottetown assists drifting migrant vessel", in *Crowsnest*, Vol. 5, No. 2, été 2011, p. 4. URL: www.navy.forces.gc.ca/.../crowsnest_v5-i2.pdf

132 Point de presse OTAN sur la Libye par le porte parole adjoint de l'OTAN Carmen Romero ; le Brigadier Général Claudio Gabellini, Officier responsable des opérations, Opération Unified Protector ; le Commandant Peter Clarke, 10 mai 2011. URL: http://www.nato.int/cps/en/natolive/opinions_73660.htm

133 Voir AFP, « La première embarcation transportant des migrants s'approche des côtes italiennes », 26 mars 2011. URL: <http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5ifFS4xArkH5jPzv4SE8qeV4wJLLA?docId=CNG.37378ace3822a8bc9b9d8f12757bbadc.11>; La Stampa, "Odissea sul barcone alla deriva recente disperati e un parto", 27 mars 2011. URL: <http://www3.lastampa.it/cronache/sezioni/articolo/1stp/395151/>; Il Fatto Quotidiano, "Storie di disperazione a Lampedusa: nella notte 700 arrivi. Ed è emergenza sanitaria", 27 mars 2011. URL: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/03/27/storie-di-disperazione-a-lampedusa-nella-notte-700-arrivi-ed-e-emergenza-sanitaria/100414/>

134 Francesco Viviano, « Sul barcone alla deriva nasce Yeabsera. In salvo il bambino della speranza, La Repubblica, 27 mars 2011. URL: <http://giovannitaurasi.wordpress.com/2011/03/27/sul-barcone-alla-deriva-nasce-yeabsera-in-salvo-il-bambino-della-speranza-di-francesco-viviano/>

135 Lieutenant (Navy) Michael McWhinnie, "HMCS Charlottetown assists drifting migrant vessel".

dessus, « les questions de migration ne s'inscrivent pas dans le mandat de la mission ») ainsi qu'aux risques de s'impliquer dans des conflits juridico-politiques entre les Etats côtiers décrits dans le paragraphe 3.1.2. Cela a d'ailleurs été le cas lorsque, le 11 juillet 2011, le navire espagnol Almirante Juan de Borbón qui opérait sous le commandement de l'OTAN a porté assistance à une embarcation de migrants en détresse sans pouvoir ensuite débarquer les migrants secourus pendant plusieurs jours¹³⁶.

3.2.3.2 Eléments d'identification de l'hélicoptères rencontré par les migrants

Nous allons maintenant fournir les éléments en notre possession qui pourraient contribuer à l'identification de l'hélicoptère qui, selon les migrants, est venu deux fois à leur rencontre le 27 mars 2011, au cours de l'après-midi puis dans la soirée¹³⁷.

Dan Haile Gebre décrit la première rencontre avec l'hélicoptère comme suit: « Il a tourné autour du bateau 4 à 5 fois et s'en est approché. Il y avait beaucoup de vent, et nous avons presque perdu l'équilibre » (DHG, 116-117). Abu Kurke Kebato ajoute: « L'hélicoptère s'est approché très près de nous, nous lui avons montré nos enfants, notre manque de carburant, en leur disant: « S'il vous plaît, aidez-nous! » (AKK, 31).

Tous les témoignages confirment que l'hélicoptère était « militaire » (DHG, 133; EMK, 17; AKK, 40; AKK2, 97; MAI, 28-29; FWT, 16-17) et équipé d'une mitrailleuse. La porte de la cabine de l'hélicoptère était ouverte et on pouvait voir au moins deux personnes vêtues d'un uniforme militaire et portant des armes (DHG, 143; EMK2, 100-102; AKK, 24; FWT, 133; MAI, 27). Filmon Weldemichail Teklegergis se rappelle la couleur de leur uniforme qui étaient verts, (FWT, 242), alors qu'Abu Kurke Kebato dit qu'ils étaient verts et de couleur sable (AKK, 134). La couleur de l'hélicoptère est décrite comme vert clair (BYI, 22) ou vert et gris (FWT, 125-126). Tous ces éléments excluent la possibilité d'un hélicoptère appartenant aux garde-côtes italiens qui utilisent des hélicoptères civils blancs et rouges.

Abu Kurke Kebato continue: « Je pense les avoir vus nous prendre en photo. Je pense avoir vu un appareil photo ou quelque chose de similaire » (AKK, 43). Mohamed Ahmed Ibrahim confirme ce point particulier (MAI, 28), qui est conforme aux protocoles relatifs aux missions d'identification des bateaux dans le cadre de la surveillance par l'OTAN de l'embargo sur la Libye lors de l'opération UNIFIED PROTECTOR¹³⁸.

En outre, un élément important révélé par des témoins indique que l'hélicoptère portait sur les côtés une inscription en anglais "ARMY" (AKK, 24; BYI, 26-30;) ou "RESCU ARMY", (DH, 133, FWT, 16) (fig. 11). La majorité des navires militaires impliqués dans les opérations des Etats participant et de l'OTAN au large de la Libye étaient équipés d'un hélicoptère mais en principe ces hélicoptères sont rattachés au corps de la Marine et portent donc sur leurs flans l'inscription "NAVY". Il est établi que des hélicoptères de l'armée étaient à bord des navires qui participaient à l'intervention militaire, mais ceux mentionnés par les sources officielles étaient

136 Voir une série d'articles détaillés postés sur le blog Migrantsatsea.wordpress.com ainsi que la déclaration du Ministère de la Défense espagnol "La Armada entrega a Túnez a los inmigrantes rescatados el pasado día 11", (« l'Armée remet les migrants rescapés à la Tunisie, le 11 »), 16 juillet 2011. URL: http://www.defensa.gob.es/gabinete/notasPrensa/2011/07/DGC_110716_Entrega_inmigrantes_Tunez_.html. En résumé, 114 migrants ont été sauvés le 11 juillet 2011 par le navire espagnol Almirante Juan de Borbón, opérant sous le commandement de l'OTAN. Peu après le premier sauvetage de l'embarcation de migrants, trois migrants ont été évacués et remis aux autorités tunisiennes. Sur les ordres du commandement de l'OTAN, le navire Juan de Borbón s'est dirigé vers Malte et a pris position à 40 miles des côtes de ce pays, espérant pouvoir débarquer les migrants sur l'île dans la mesure où leur embarcation avait été secourue dans la zone SAR de Malte. Cependant, une fois de plus, en raison du conflit juridico-politique entre les Etats côtiers dans le canal de Sicile, les autorités maltaises ont critiqué la tentative d'amener les migrants rescapés à Malte, considérant qu'ils auraient dû être emmenés en Tunisie ou en Italie car ces deux pays étaient plus proches du point de sauvetage. Seuls cinq des migrants ont été transportés par voie aérienne à Malte pour des raisons médicales le 13. Le 16, sur les instructions du commandement de l'OTAN, la frégate espagnole a pris la direction de la côte tunisienne pour commencer le transfert de 106 migrants qui étaient encore à bord vers le navire de patrouille tunisien, le Carthage.

137 Filmon Teklegergis (FWT, 287) convient avec Dan Haile Gebre (DHG, 171) que c'est le même hélicoptère qui est venu deux fois, alors qu'Elias Mohamed (EM2, 137) et Mohamed Ahmed Ibrahim (MAI, 94) disent qu'il s'agissait de deux hélicoptères différents, mais Mohamed Ahmed Ibrahim ajoute également qu'il ne peut se rappeler des différences car elles étaient minimes. Abu Kurke Kebato ne parle ni de deuxième visite ni de deuxième hélicoptère.

138 Cette pratique est illustrée dans une vidéo montrant l'hélicoptère HMCS Charlottetown's Sea King en mission de reconnaissance pendant laquelle les militaires prennent des photos des bateaux rencontrés pour être identifiés. Natochannel.tv, « Maritime Helicopter Patrols », 6 avril 2011. URL: www.natochannel.tv ou <http://www.youtube.com/watch?v=sjV1o9GOHvG>

des hélicoptères de combat (comme les hélicoptères d'attaque « Apache » de l'armée britannique¹³⁹) incapables d'effectuer des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et d'apparence très différente de ceux décrits par les migrants. De plus, d'après les sources examinées, ces hélicoptères de combat n'ont été déployés dans les opérations militaires en Libye qu'à partir du 4 juin 2011¹⁴⁰.

Pourtant, le « Westland Lynx »¹⁴¹, un hélicoptère d'attaque de l'armée britannique qui porte l'inscription « ARMY » sur ses flancs et peut être utilisé pour les opérations SAR, a été vu en juin 2011 à Malte sur le pont du HMS « Ocean », un navire avec une plateforme d'atterrissage qui a participé à l'opération militaire en Libye (fig. 13). Lors de notre entretien avec Dan Haile Gebre, nous lui avons montré plusieurs photographies de différents hélicoptères en opération au moment des événements et lorsque nous lui avons montré l'image de l'hélicoptère « Westland Lynx » de l'armée britannique, il a immédiatement dit « Exactement comme ça » (DHG, 126) (fig. 12). L'aspect de cet hélicoptère en particulier semble très similaire à celui décrit par les migrants, non seulement en raison de l'inscription « ARMY » mais également en terme de couleur et de typologie. Cependant, d'après les sources que nous avons consultées, le « HMS Ocean » n'a rallié les opérations en Méditerranée qu'en juin¹⁴². Ce navire en particulier et ses hélicoptères n'ont donc pas pu être impliqués dans l'affaire du bateau « abandonné à la mort », mais nous ne pouvons exclure que des navires similaires, britanniques ou relevant d'autres marines nationales, aient pu transporter des hélicoptères militaires¹⁴³.

Si les spécificités de l'inscription « ARMY » observée sont exactes, l'hélicoptère ne peut avoir que la nationalité d'un pays anglophone participant aux opérations militaires (les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Canada) ou d'un Etat à partir duquel l'hélicoptère aurait pu directement décoller (Malte). A l'époque, les Etats-Unis comme le Royaume-Uni avaient déployé une présence militaire importante en Méditerranée, au sein de laquelle il est probable que se soient trouvés des hélicoptères du type de celui décrit¹⁴⁴. Au contraire, le seul navire canadien présent en Méditerranée centrale à l'époque des faits était le HMCS Charlottetown, lequel transportait un hélicoptère « Sea King ». Ce dernier hélicoptère appartient à la marine et ne possède que des chiffres inscrits sur ses flancs (fig. 15). De plus, il a un profil qui ne correspond pas à la description donnée par Dan Haile Gebre. L'ensemble de ces facteurs rend très improbable que cet hélicoptère soit celui décrit par les migrants. Enfin, il faut également éliminer l'implication des forces militaires de Malte dans la mesure où, d'après le MRCC de Malte, les hélicoptères à leur disposition, bien qu'utilisés dans les opérations SAR, ne peuvent parcourir des distances aussi longues¹⁴⁵.

Par conséquent, si nous sommes incapables d'identifier l'hélicoptère en question, les témoignages décrivent de manière concordante et précise des détails qui montrent l'implication d'un d'hélicoptère militaire. Bien que l'inscription « ARMY » décrite par les témoignages comme figurant sur l'hélicoptère conduise à penser à du matériel US ou britannique, on ne peut pas exclure l'implication d'une autre armée nationale dans cet épisode.

3.2.3.3 Hypothèses concernant la réponse des Etats participant et de l'OTAN

Au vu du cas précédemment mentionné où l'OTAN a secouru une embarcation ainsi que des témoignages des survivants, la possibilité que les Etats participant et l'OTAN n'aient pas répondu au signal de

139 Ministère britannique de la Défense, « Apaches get ready to help protect Libyan civilians », 27 mai 2011. URL: <http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/MilitaryOperations/ApachesGetReadyToHelpProtectLibyanCivilians.htm>

140 OTAN, « NATO attack helicopters increase pressure on Qadhafi regime », 4 juin 2011. URL: http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_75021.htm

141 Pour une description technique de l'hélicoptère: <http://www.army.mod.uk/equipment/aircraft/1532.aspx>

142 Ministère britannique de la Défense, « UK and French ships rendezvous off Libyan coast », 19 septembre 2011. URL: <http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/MilitaryOperations/UKandFrenchShipsRendezvousOffLibyanCoast.htm>

143 A notre connaissance, il est plus probable de trouver ces hélicoptères sur les plateformes d'atterrissage qui transportent en général des moyens amphibies.

144 Dan Haile Gebre mentionne même à un moment que l'inscription sur le flanc de l'hélicoptère pourrait avoir été « US RESCUE ARMY », mais il n'est pas sûr de ce détail particulier (DHG 133-135)

145 Sénatrice Tineke Strik, « Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible? », op. cit., p.13.

détresse doit être considérée comme improbable. D'après les éléments en notre possession, nous formulons l'hypothèse suivante concernant la réaction des Etats participant et de l'OTAN à la réception du signal de détresse:

Suite à la réception de l'information concernant la détresse des migrants envoyée par le MRCC de Rome, le commandement maritime de l'OTAN a demandé à ses moyens navals les plus proches d'identifier le navire et d'évaluer son état. Il est à noter que la distance de 24 miles nautiques indiquée par le porte-parole de l'OTAN peut être couverte par la plupart des navires de l'OTAN présents dans la région en près d'une heure¹⁴⁶ et en 15 minutes par un hélicoptère militaire du type de ceux que l'on peut trouver à bord de ces mêmes navires¹⁴⁷. La distance de 11 miles nautiques à laquelle se trouvait la frégate espagnole « Mendez Núñez » d'après le rapport de la Sénatrice Tineke Strik peut être parcourue en moins d'une demi-heure par ledit navire à sa vitesse maximum.

Il est également possible que les moyens navals des Etats participant aient été encore plus proches et qu'ils aient pu envoyer un hélicoptère.

L'hélicoptère de l'OTAN ou d'un Etat participant a fait une première évaluation et a considéré que l'état des migrants et de l'embarcation était suffisamment bon pour ne pas nécessiter son assistance.

Comme a procédé l'OTAN dans l'affaire précédemment analysée ci-dessus, l'hélicoptère est parti, mais les moyens navals les plus proches des Etats participant et/ou de l'OTAN ont continué à surveiller l'embarcation des migrants à distance.

Moins de 5 heures plus tard, le même hélicoptère a été renvoyé pour apporter quelques paquets de biscuits et des bouteilles d'eau.

L'embarcation des migrants a continué à avancer pendant 5 à 7 heures avant de se retrouver sans carburant et de commencer à dériver.

L'hypothèse formulée ci-dessus ne peut cependant être prouvée sur la seule base des éléments en notre possession et nécessite pour être confirmée ou infirmée que les Etats participant et l'OTAN fournissent d'autres informations, lesquelles permettraient également d'identifier l'hélicoptère en question.

3.2.4 Détection de l'embarcation des migrants par les Etats participant et l'OTAN pendant les 14 jours de sa dérive

Nous avons établi que les moyens navals de l'OTAN et des Etats participant étaient informés de la détresse des migrants. Malgré cela, les passagers n'ont pas bénéficié d'une forme d'assistance qui aurait pu éviter leur sort tragique, et ce indépendamment de si les moyens navals les plus proches des Etats participant et de l'OTAN aient ou non envoyé un hélicoptère pour évaluer l'état des migrants et leur apporter de l'eau et de la nourriture (ce que nous considérons comme hautement probable comme nous l'avons indiqué ci-dessus). Mais passé ce premier moment de non assistance, est-il possible que le bateau des migrants n'est pas été détecté durant sa dérive, alors que l'intervention militaire était en cours et en particulier l'opération visant au contrôle de la zone de surveillance maritime de l'OTAN, impliquant 16 moyens navals le 4 avril 2011 et mobilisant des équipements de détection extrêmement sophistiqués? Le bateau, un Zodiac d'environ 10 m de long, a dérivé très lentement pendant 14 jours, dont 11 dans le cadre de la zone de surveillance maritime, et les trois restants

146 La vitesse maximale des navires présents dans cette zone à partir du 24 mars 2011 (abordée au paragraphe 3.2.1.1) est de 18 à 30 nœuds (35 et 50 km/h). 24 miles nautiques correspondent à environ 44 km.

147 La vitesse de l'hélicoptère « Sea King » CH-124 à bord du HMSC « Charlottetown » est de 211 km/h. Voir http://www.navy.forces.gc.ca/cms/1/1-a6_eng.asp

dans les eaux territoriales libyennes sous haute surveillance.

Bien que les Etats participant et l'OTAN n'ont jusque-là pas donné d'informations précises relatives à l'équipement de surveillance mobilisé par les moyens militaires des Etats participants et de l'OTAN à leurs moyens navals pour surveiller la région, nous pouvons donner des indications générales sur le degré élevé de surveillance au moment des événements dans cette région. Celles-ci sont bien résumées par les mots d'avertissement du vice-amiral Rinaldo Veri, commandant de la composante maritime au Commandement des forces interarmées de l'OTAN à Naples, le 4 avril 2011: « Quiconque pense pouvoir passer à travers les lignes de surveillance et d'interdiction de l'OTAN doit y réfléchir à deux fois »¹⁴⁸.

3.2.4.1 Moyens de surveillance déployés avant l'intervention de 2011: Opération Active Endeavour

Pour évaluer la capacité de surveillance maritime de l'OTAN dans le cadre de son intervention en Libye, il est important de comprendre qu'elle reposait sur un système existant déployé dans le cadre de l'*Opération Active Endeavour* (OAE)¹⁴⁹. L'OAE a été lancée après les attaques du 11 septembre 2001 pour constituer une présence dissuasive et protéger la circulation dans l'ouest de la Méditerranée des menaces de terrorisme. Elle a progressivement évolué pour englober la totalité de la Méditerranée et offrir une surveillance et une analyse détaillées de l'ensemble de la circulation. Pour éviter les menaces, elle produit une image de reconnaissance maritime utilisant des capteurs multiples et des analyses semi automatisées.

Dans sa contribution au magazine en ligne *NATO Review* de mai 2010, le commandant Brian Finman, responsable de la branche Guerre expéditionnaire de la Division Opérations au QG du Commandement maritime de Naples, a fait une bonne description de la manière dont cette image de reconnaissance maritime est produite:

« () les responsables de la surveillance du Centre des opérations maritimes sont en mesure de traiter de grandes quantités de données brutes transmises par les capteurs basés à terre, en mer et aéroportés. Certaines de ces données parviennent sous la forme de signaux de système automatisé d'identification (AIS), que tous les navires commerciaux de plus de 300 tonnes sont légalement tenus de transmettre. Avec un dispositif de capteurs réseautés toujours plus vaste, basé dans plus de quinze pays autour de la Méditerranée et de la mer Noire, ce système d'information fournit des données en temps réel sur une moyenne journalière de 8000 contacts. Le réseau actuel représente un progrès considérable au niveau de la capacité de surveillance par rapport à la situation qui prévalait il y a quelques années à peine. Vu la grande quantité d'informations brutes disponibles, la tendance en matière de surveillance maritime est de développer des outils technologiques permettant de comparer en temps réel les données transmises avec les informations contenues dans les bases de données, pour valider les noms des contacts, les numéros d'inscription, les cargaisons, les armateurs, les ports d'escale récents et à venir, etc. Ces outils permettent aux responsables de la surveillance de se focaliser sur les contacts présentant des anomalies et de concentrer les ressources du renseignement et des analystes maritimes sur les comportements irréguliers, comme des allées et venues inexplicables ou des déviations de trajectoire (...) »¹⁵⁰.

En résumé, l'*Opération Active Endeavour* a développé un système extrêmement sophistiqué basé sur: des capteurs terrestres (comme les stations radar côtières); des capacités de détection à bord des moyens navals déployés de manière permanente (comme les deux groupes maritimes permanents de l'OTAN (SNMG))

148 OTAN, "VADM Veri holds Press Conference aboard ITS Etna", 4 avril 2011. URL: <http://www.jfcnaples.nato.int/page167503642.aspx>

149 Commandement maritime allié de l'OTAN à Naples, communiqué de presse, "Ten years of Operation Active Endeavour", 26 octobre 2011. URL: http://www.manp.nato.int/news_releases/mcnaples/pressreleases11/NR_52_11.html

150 Commandant B. Finman, "Comment est assuré le maintien de la sécurité en Méditerranée", in *La Revue de l'OTAN*, 19 mai 2010, http://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/Safe_Mediterranean/FR/index.htm. Voir également la vidéo "The God's eye view: Operation Active Endeavour" dans la même édition de la *NATO Review*, 19 mai 2010.

ainsi que les moyens navals opérant temporairement dans la région; des capteurs aéroportés fournis par les avions de patrouille maritime provenant d'un certain nombre d'Etats membres de l'OTAN, ainsi que des SDCA (AWACS)¹⁵¹. Le commandement maritime de l'OTAN s'est également tourné plus largement vers l'utilisation d'imagerie produite par Radar à ouverture synthétique (RSO) pour suivre le trafic maritime¹⁵². Ces nombreuses sources d'information ont été rassemblées au commandement maritime de l'OTAN à Naples. Elles étaient d'abord analysées de manière automatique pour détecter un comportement anormal sur lequel les observateurs du centre des opérations maritimes pouvaient ensuite se pencher. Il est important de noter que les anomalies mentionnées par Brian Finman – « des allées et venues inexplicables ou des déviations de trajectoire » - décrivent précisément la trajectoire de l'embarcation des migrants pendant sa dérive de 14 jours.

Le système de surveillance élaboré dans le cadre de l'OAE a été mobilisé pour le suivi de l'embarco touchant la Libye en 2011. C'est à partir de ce même centre opérationnel maritime utilisé pour l'OAE que l'OTAN a suivi toutes les activités des navires dans la zone de surveillance maritime, 24 heures sur 24 et sept jours sur sept et a dirigé ses activités navales pour imposer l'embargo sur les armes¹⁵³. Dans ce contexte, les capteurs existants et le système de gestion des données déjà en place ont été complétés par les capteurs à bord des moyens navals et aériens des Etats participant et de l'OTAN, dont les capacités sont illustrées par les exemples suivants.

3.2.4.2 Capacités de détection des Etats participant et de l'OTAN en 2011

En guise d'exemple, nous allons brièvement analyser les capacités de détection du porte-avions français le Charles-de-Gaulle qui était en opération au moment des événements au large de la côte libyenne dans le golfe de Syrte. En dépit de sa position « à plus de 200 km » de la côte libyenne¹⁵⁴, le contre-amiral Philippe Coindreau, le commandant de la Task force française, a déclaré dans un article daté du 30 mars 2011 : « Nous savons exactement où sont les navires libyens et ce qu'ils font »¹⁵⁵. Ceci était possible grâce au système de détection électromagnétique du navire. D'après la description fournie sur le site internet du Ministère français de la Défense, le CDG utilisait entre autres équipements de télédétection, un radar 3D à grande portée, le DRBJ 11 B développé par Thales¹⁵⁶, qui permet une détection jusqu'à 300 km et permet de mesurer avec précision les coordonnées spatiales d'un point mobile détecté¹⁵⁷. Les moyens navals des pays participant et de l'OTAN avaient des capacités de détection qui variaient en fonction des technologies spécifiques aux pays, mais tous mobilisaient des moyens de surveillance très sophistiqués.

La capacité de surveillance de la zone de surveillance maritime a été élargie en mobilisant les ressources aériennes des Etats participant et de l'OTAN (décrites dans le paragraphe 3.2.1.3). En particulier, les renseignements produits par les avions SDCA (Système de détection et de commandement aéroporté ou AWAC en anglais) fournis par l'OTAN et par plusieurs autres pays participants (Etats-Unis d'Amérique, Royaume-Uni et France) offrent un exemple de la capacité de détection de leurs ressources aériennes¹⁵⁸. D'après le Lieutenant-colonel Arnaud B, Chef de mission à bord du SDCA français E-3F (fig. 29) qui était en opération au-dessus de la Libye depuis le 19 mars¹⁵⁹, « le rotodôme du toit de l'avion contient deux radars qui nous permettent de « voir »

151 ibidem. Voir également le résumé de l'OAE fourni par le Ministère français de la Défense: <http://www.defense.gouv.fr/english/content/view/full/68253>

152 R. Grasso, J. Horstmann, P. Ranelli, K. Bryan, C. Carthel, S. Coraluppi, A. Baldacci, "Performance assesment of sensors for maritime surveillance using sea trial data", Présentation à l'ESA SeaSAR10 Frascati 25-29 janvier 2010. URL: <http://earth.eo.esa.int/cgi-bin/confsea10.pl?abstract=542>

153 Natochanneltv, "NATO and Libya - Operation Unified Protector: The Command", 1 avril 2011. URL: http://www.youtube.com/watch?v=jxujD9BQA-Q&feature=player_embedded#

154 R. Rosso, "Le Charles-de-Gaulle accusé d'avoir laissé mourir 61 migrants", L'Express, 9 Mai 2011. URL: http://www.lexpress.fr/actualite/monde/le-charles-de-gaulle-accuse-d-avoir-laisse-mourir-61-migrants_990737.html

155 R. Rosso, "Libye: la marine pro-Kadhafi sous surveillance", L'Express, 30 mars 2011. URL: http://www.lexpress.fr/actualite/monde/libye-la-marine-pro-kadhafi-sous-surveillance_977811.html

156 Pour une description technique du Charles-de-Gaulle: <http://www.defense.gouv.fr/dga/equipement/naval/le-porte-avions-charles-de-gaulle>

157 Député François Cornut-Gentille, "Défense - Equipement des forces - Dissuasion", "Avis" présenté à l'Assemblée nationale française le 25 octobre 2011, p. 215. URL: <http://www.assemblee-nationale.fr/13/budget/plf2012/a3809-tvii.asp>

158 OTAN, "AWACS: NATO's 'Eye In The Sky'", URL: http://www.nato.int/cps/en/SID-D366E59C-D740EDFA/natolive/topics_48904.htm?selectedLocale=en

159 Ministère français de la Défense, "A bord d'un E-3F au dessus de la Libye", 24 juin 2011. URL: <http://www.defense.gouv.fr/air/mediatheque/carnet-de-vol/a-bord-d-un-e-3f-au-dessus-de-la-libye>

tout ce qui vole et navigue dans un rayon de 400 km² »¹⁶⁰. La capacité de détection des SDCA permet d'identifier les embarcations pneumatiques similaires à celle utilisée par les migrants. Le 14 juin, l'OTAN a indiqué que « les moyens de l'OTAN comprenant un avion de renseignements, surveillance et reconnaissance (ISR) et un avion SDCA ont identifié et suivi l'activité d'une embarcation pneumatique à coque rigide (RHIB) au large de la côte libyenne ouest de Misrata près de Zlitan »¹⁶¹. Ce renseignement a permis aux hélicoptères d'attaquer de se déployer et de détruire deux embarcations gonflables à coque rigide dirigées par des forces pro-Kadhafi qui constituaient une menace pour le trafic maritime dans la région.

Toutes les capacités de détection à bord des moyens navals et aériens des pays participant et de l'OTAN étaient rassemblées au commandement maritime de Naples et mises à la disposition de tous les autres moyens participant à l'opération. Le commandant Craig Skjerpen, Capitaine du HMCS Charlottetown, a détaillé ce processus dans une vidéo postée sur la chaîne natochannel.tv le 1er avril 2011, comme suit: « Ce que nous faisons c'est de faire des liens avec toutes les images radar, tous les navires, et partant de là nous établissons comme une carte de tous les contacts dans la région. Nous travaillons également avec des avions qui suivent des navires. Et ainsi, nous obtenons un tableau complet de l'ensemble des navires dans la région»¹⁶².

Dans une autre vidéo postée sur natochannel.tv le 14 avril 2011, nous sommes amenés à bord du Bettica qui avance en direction de son secteur de patrouille, « près de la frontière entre la Tunisie et la Libye ». Mike Mühleberger, le correspondant de l'OTAN à bord, décrit un écran montrant le trafic maritime et des carrés délimitant de grandes zones: « La zone nord de la Libye a été divisée en secteurs de patrouille attribués chacun à un navire de l'OTAN. En partageant des informations, ils [les navires OTAN] peuvent être plus efficaces et s'assurer que les bateaux sont suivis en permanence lorsqu'ils passent d'un secteur à l'autre »¹⁶³ (fig. 32). Ces capacités de détection combinées donnaient un tableau d'ensemble extrêmement précis. Le commandant Fabrizio Falzi, à bord du navire italien « Bettica » explique: « Etre un élément parmi d'autres moyens de l'OTAN signifie que vous pouvez avoir un tableau complet de la situation de tout ce qui vole ou navigue autour de vous, et pas uniquement de l'environnement immédiat de votre navire. Savoir ce qui se passe, même à bonne distance, vous aide à prendre la bonne décision au bon moment »¹⁶⁴.

Sur la base de ce type de déclarations, il apparaît que les moyens navals et aériens des Etats participant et de l'OTAN étaient équipés d'une technologie offrant des capacités de détection extrêmement élevées, axées à la fois sur les opérations de combat et le suivi de la zone de surveillance maritime. Il est hautement probable que certaines des capacités de détection mentionnées ci-dessus étaient suffisantes pour repérer une embarcation pneumatique du style Zodiac faisant approximativement 10 m de long et transportant 72 personnes. Outre leur système propre de surveillance, les moyens des pays participant et de l'OTAN ont profité des capteurs déjà en place dans le cadre de l'Opération *Active Endeavour* ainsi que des capacités de fusion et d'analyse des données du commandement maritime de l'OTAN. Ce dernier avait été conçu pour détecter des objets semblant anormaux, comme une embarcation dérivant sans but pendant 14 jours. Il semble donc très peu probable que l'embarcation des migrants n'ait pas été détectée pendant aussi longtemps dans l'une des régions les plus surveillées au monde. De plus, les survivants affirment que le 3 ou 4 avril 2011, ils ont rencontré un navire militaire avec un ou deux hélicoptères à bord, qui bien qu'ayant été témoins et photographié leur situation de grave détresse, ne leur a pas porté assistance. Nous allons maintenant détailler les éléments d'identification de ce navire.

160 Ministère français de la Défense, "Unified Protector: Mission en Awacs dans le ciel libyen", 21 juin 2011. URL: <http://www.defense.gouv.fr/actualites/articles2/unified-protector-mission-en-awacs-dans-le-ciel-libyen>

161 OTAN, "NATO attack helicopters destroy pro-Qadhafi military equipment", 14 juin 2011. URL: http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_75418.htm

162 Natochanneltv, "NATO and Libya - Operation Unified Protector: The Arms Embargo", 1 avril 2011. URL: http://www.youtube.com/watch?v=_dRqzRvvg2Y&feature=player_embedded#

163 Natochanneltv, "NATO and Libya - Italian patrol ship Bettica enforcing the arms embargo", 14 avril 2011. URL: <http://www.youtube.com/watch?v=fwVPV0sgsk8>

164 ibidem.

3.2.4.3 Identification du navire militaire rencontré par les migrants

Ainsi que nous l'avons décrit dans la section « chaîne des événements », les migrants disent avoir rencontré un navire militaire au bout de quelques jours de dérive. Nous avons estimé que cette période se situe entre le 3 et le 4 avril en fin d'après-midi. Dan Haile Gebre décrit l'approche du navire comme suit: « Au début, le navire était très loin. Peut-être 700 m. Ensuite il a décrit un cercle autour de nous, trois fois, jusqu'à se rapprocher très près. à 10 m. Nous le regardons, il nous regarde. Nous lui montrons les cadavres. Nous avons bu de l'eau de mer pour lui montrer que nous avons soif. Les gens sur le navire ont pris des photos, rien d'autre. » (DHG, 184, EMK est concordant, voir 24-25). Ainsi d'après les survivants, un navire militaire s'est approché sciemment de l'embarcation des migrants jusqu'à être suffisamment proche pour voir et photographier la détresse évidente des migrants à bord, mais sans leur porter secours.

La première tentative pour identifier le navire militaire que les migrants affirment avoir rencontré est celle du journaliste Jack Shenker dans son article pour le journal *The Guardian*. Il a essentiellement basé son évaluation sur le témoignage d'Abu Kurke Kebato, dans lequel celui-ci affirme avoir rencontré un porte-avions avec des avions qui décollaient¹⁶⁵. N'ayant pas réussi à obtenir des informations de l'OTAN, et suite à « des enquêtes approfondies pour vérifier l'identité du porte-avions », Jack Shenker « a conclu qu'il est probable que c'était le navire français Charles-de-Gaulle qui opérait en Méditerranée à ces dates »¹⁶⁶. Cette version fut immédiatement contestée par le commandement militaire français qui affirmera qu'à l'époque des événements, le Charles-de-Gaulle était en opération dans le golfe de Syrte, loin de la trajectoire du navire des migrants, et qu'aucun autre élément de ses forces navales n'était impliqué dans cette affaire¹⁶⁷. Il est apparu par la suite qu'à l'époque, les médias s'étaient essentiellement fondés sur le témoignage d'Abu Kurke Kebato, probablement en raison de son éloquence et de son excellent anglais qui lui conféraient un rôle de « représentation » par rapport aux autres survivants¹⁶⁸. Son témoignage, dans l'ensemble très fiable, était à notre connaissance le seul à se rappeler d'un porte-avions avec des avions qui décollaient (AKK, 52-55). Plusieurs autres témoignages, comme ceux de Dan Haile Gebre et d'Elias Mohamed Kadi, faisaient mention d'un plus petit navire militaire transportant deux hélicoptères (DHG, 227; EMK, 24). Cette version semble plausible dans la mesure où de nombreux navires correspondant à cette description étaient en opération au moment des événements.

Au cours de notre entretien avec Dan Haile Gebre, nous avons présenté à celui-ci plusieurs photos de différents moyens navals en opération au moment des événements. Lorsqu'on lui a montré des photos de grands porte-avions, il les a écartés car « trop grands ». Mais il a reconnu le navire italien « Borsini », un des navires de la classe italienne « Commandante » de la flotte italienne comme étant similaire au navire qu'ils avaient vu. Il a déclaré: « La section avant était très petite avec juste suffisamment de place pour un hélicoptère, et un hélicoptère à l'arrière. (...). Oui, exactement comme ça, comme deux seuils ». (DHG, 227). Bien que Dan Haile Gebre n'ait pas identifié ce bateau spécifiquement, son témoignage nous amène à croire que le navire militaire que les migrants ont rencontré appartenait à la même catégorie de navires.

Il y avait de nombreux de moyens navals des Etats participant et de l'OTAN opérant dans la zone de surveillance maritime au moment des événements qui pourraient correspondre à la structure à « deux seuils » décrite par Dan Haile Gebre. Parmi ceux-ci, il y avait notamment les frégates qui intègrent dans leur conception des caractéristiques de furtivité (comme par exemple, celles de la classe italienne et française « Horizon », le « Andrea Doria » et le « Forbin » ; celles de la classe française « La Fayette », comme l'« Aconit » ; ou celles

¹⁶⁵ J. Shenker, "Aircraft carrier left us to die, say migrants", 8 mai 2011. URL: <http://www.guardian.co.uk/world/2011/may/08/nato-ship-libyan-migrants>

¹⁶⁶ ibidem.

¹⁶⁷ R. Rosso, "Le Charles-de-Gaulle accusé d'avoir laissé mourir 61 migrants", L'Express, 9 mai 2011. URL: http://www.lexpress.fr/actualite/monde/le-charles-de-gaulle-accuse-d-avoir-laisse-mourir-61-migrants_990737.html

¹⁶⁸ C'était également le cas du rapport initial d'Emiliano Bos sur l'affaire. "Quell'elicottero che non è tornato a salvarci", RSI, 15 avril 2011. URL: http://info.rsi.ch/home/channels/informazione/info_on_line/2011/04/15-Lelicottero-che-non-tornato-a

de la classe italienne « Comandante », comme le « Borsini » et « Bettica » déjà citées) ou celles de forme plus carrée (par exemple, les navires de la classe italienne « Maestrale », comme le « Libeccio » et ceux de la classe espagnole « Alvaro de Bazán », comme le « Méndez Nuñez »).

Dan Haile Gebre donne d'autres éléments qui nous permettent de nous approcher de l'identification du navire en cause. Il affirme que le navire comportait une inscription sur l'avant dont il se rappelle par fragments en l'inscrivant sur un papier: « 'MF'... Il y a un '9' puis je pense un '29' et ensuite je ne suis pas sûr des chiffres qui suivaient. 'MF' c'est sûr, '9' c'est sûr, peut-être 'MF 929...' » (DHG, 217-218). Filmon Weldemichail Teklegerkis se souvient avoir lu un code d'identification similaire sur le flanc du navire: « Il y avait une inscription MF 900 29 ou quelque chose de similaire. Je suis sûr pour les lettres MF. Il y avait une inscription MF sur le navire » (FWT,447-449). Nous n'avons trouvé aucun navire portant cette inscription sur le côté, même si la structure de l'inscription que décrit Dan Haile Gebre correspond à celle d'un code d'identification d'un navire militaire.

Dan Haile Gebre affirme avoir reconnu un drapeau français flottant en haut de la tour centrale du navire (DHG,223). Il croit également avoir vu des drapeaux français sur les épaulettes des uniformes de certains des militaires sur le pont ainsi qu'un écusson en forme de coq au niveau de la poitrine (DHG,200). C'est là un détail pour lequel nous n'avons trouvé aucune confirmation ailleurs. Toutefois, parmi les « plus de 100 personnes sur le pont », il reconnaît que ceux qui portaient ce qu'il reconnaît être des uniformes militaires constituaient une minorité. D'autres portaient ce qu'il décrit être des vêtements civils et d'autres portaient une combinaison grise comme celle de mécaniciens (DHG,201-233). S'il est courant pour les marins dans la Marine de porter des combinaisons pendant les opérations navales, (voir par exemple la marine française et la marine italienne), nous n'avons pas trouvé d'autre confirmation de la couleur grise décrite.

Dan Haile Gebre décrit finalement la réaction du « capitaine » qu'il croit originaire d'un pays francophone: « Lorsque le navire décrivait des cercles autour de nous, au deuxième cercle le pilote a dit: « ce sont des Français, ils vont nous sauver! ». Nous avons demandé: « Comment le savez-vous? ». Il a répondu: « Le drapeau est français, le nom est français, tout est français » (DHG, 244). Filmon Weldemichail Teklegerkis se souvient également avoir lu sur le bateau quelques mots « qui auraient pu être du français » et d'autres passagers ont affirmé que c'était un navire français (FWT, 455-468).

Comme nous l'avons noté ci-dessus, les témoignages individuels des migrants sont remarquablement cohérents les uns avec les autres. En outre, au moins 38 navires étaient en opération dans la zone de surveillance maritime, impliqués aussi bien dans les opérations de combat que dans la surveillance de la zone d'embargo, et parmi eux plusieurs avaient la forme et la taille décrites par Dan Haile Gebre et transportaient au moins un hélicoptère. Il semble donc plausible que les migrants aient rencontré un navire militaire du type décrit par les survivants ; toutefois nous n'avons pas pu vérifier les caractéristiques qu'ils ont mentionnées et ne pouvons parvenir à identifier le navire en question.

Il reste une autre question non résolue: « Pourquoi le navire militaire n'a-t-il pas aidé les migrants en dépit des signes évidents de détresse qu'il avait constaté? ». D'après le récit de Dan Haile Gebre, le navire militaire s'est progressivement rapproché de l'embarcation des migrants (décrivant à trois reprises un cercle autour de leur embarcation), et semblait donc avoir l'intention de l'identifier et/ou de l'aider. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? Nous n'avons pas d'hypothèse plausible à offrir en réponse à cette question qui a également laissé Dan Haile Gebre profondément perplexe:

« J'ai souvent pensé à cela, n'importe quel être humain aurait dû nous sauver, et au moins nous donner un peu de nourriture et d'eau! Même des criminels ne devraient pas être traités de cette façon. Nous avions des adultes et des enfants en train de mourir, nous buvions de l'eau, demandions de l'aide, mais ils ne nous ont

rien donné, et ont simplement pris des photos. Il m'est donc difficile de comprendre comment les gens sur le navire ont pu se comporter ainsi. (...) L'hélicoptère a également une responsabilité mais lorsqu'il nous a quittés nous étions encore forts. Alors que lorsque nous avons rencontré ce navire, une trentaine de personnes étaient décédées; il y en avait qui mouraient à cet instant précis sur nos genoux. Après cela, nous avons perdu espoir. Nous savions que nous allions mourir à petit feu.» (DHG, 317-322).

3.3 CONCLUSION SUR L'IMPLICATION DES FORCES DES ETATS PARTICIPANT ET DE L'OTAN

Les premiers éléments de preuves apportés par les témoignages des survivants faisaient mention de rencontres avec des bâtiments militaires aériens et navals. En outre, notre modèle de dérive indique que leur embarcation est restée à la dérive pendant 11 jours dans la zone de surveillance maritime de l'OTAN puis trois jours dans les eaux territoriales libyennes. Toute cette zone était occupée par un grand nombre de moyens maritimes et aériens déployés en soutien aux opérations militaires de plusieurs Etats en Libye. Pris ensemble, ces données nous ont permis de mener notre enquête sur l'implication de l'OTAN dans l'incident du bateau « abandonné à la mort ».

Nous pouvons maintenant dire avec certitude que:

1. L'embarcation des migrants est restée pendant toute cette période de navigation de 15 jours dans la zone de surveillance maritime de l'OTAN et dans les eaux territoriales libyennes. L'OTAN avait pour mission dans le cadre de l'opération *Unified Protector* de surveiller tout le trafic maritime dans la zone pour empêcher l'entrée d'armes et de mercenaires ainsi que les attaques, mais également de manière générale pour protéger les civils conformément à la résolution 1973 du Conseil de sécurité des Nations Unies;
2. Au moins 38 navires ainsi que de nombreux autres moyens aériens opéraient dans cette zone au moment des événements. Leur position maritime exacte est difficile à affirmer, mais nous pouvons dire que les navires impliqués dans le contrôle de la zone d'embargo étaient déployés dans toute la zone de surveillance maritime en fonction des secteurs de patrouille, tandis que les moyens navals impliqués dans les opérations de combat étaient probablement concentrés le long de la côte libyenne;
3. Le commandement maritime de l'OTAN à Naples et les moyens navals des Etats participant et de l'OTAN avaient été informés de la présence d'un bateau en détresse respectivement par téléphone, fax et par des signaux de détresse maritime. Les informations reçues indiquaient clairement la situation de détresse et la nécessité d'aider les migrants;
4. Les Etats participant et l'OTAN avaient les capacités de détection leur permettant de détecter le bateau des migrants pendant ses 14 jours de dérive vers les côtes de l'Afrique du Nord.

Ces quatre points clés montrent un fort degré d'implication des forces des Etats participant et de l'OTAN dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort ». Ces forces avaient les informations et la capacité d'aider les migrants mais ne leur ont pas apporté l'assistance qui aurait pu empêcher la mort de 63 personnes.

Avec les éléments de preuve en notre possession, nous avons essayé de corroborer la déclaration des migrants affirmant qu'ils avaient rencontré des moyens aériens et navals qui ne leur ont pas porté assistance. Nous pouvons maintenant dire qu'ils sont extrêmement convaincants pour les raisons suivantes:

- La cohérence entre les témoignages des survivants.

- Les pratiques antérieures d'assistance et l'identification dans la zone de surveillance maritime de l'OTAN renforcent l'affirmation des migrants.
- Le nombre et le type des moyens aériens et navals en opération dans la zone à ce moment suggèrent que de telles interactions soient tout à fait plausible.

Les faits que nous avons rassemblés et analysé pour la préparation de ce rapport nous porte ainsi à croire que l'affirmation des survivants qui disent avoir rencontré un hélicoptère militaire et un navire militaire qui ne les ont pas aidés de façon à éviter leur sort tragique est hautement probable. Cependant, seule une enquête approfondie et des divulgations des Etats participant et de l'OTAN seront à même d'apporter une conclusion définitive.

4. CONCLUSION

Ce rapport nous a amenés à enquêter sur les événements qui ont abouti à la mort de 63 passagers dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort », une affaire importante parmi plus de 1500 cas de migrants qui ont perdu la vie en Méditerranée en fuyant la Libye en 2011¹⁶⁹. Toutes ces pertes se sont produites en dépit de l'importante présence navale et aérienne dans la zone liée aux opérations des Etats participant et de l'OTAN en Libye.

En essayant de répondre à la question « Qu'est-il arrivé au « bateau abandonné à la mort » et qui était impliqué dans les événements qui ont abouti à la mort de 63 migrants? », nous avons employé de nouvelles formes de visualisation et d'analyse spatiale qui nous ont permis de corroborer les témoignages des survivants entre eux et avec d'autres sources de données vérifiables telles que les coordonnées GPS du bateau à différents moments de sa navigation et un modèle de dérive calculé spécifiquement pour ce rapport. En combinant ces différentes sources, nous sommes arrivés à la conclusion que le récit des survivants était hautement fiable et crédible et nous avons pu produire un tableau cohérent et précis de la façon dont les événements se sont déroulés dans l'espace et dans le temps.

Plusieurs acteurs ont été impliqués dans les événements aboutissant au sort tragique des passagers. Le régime de Monsieur Mouammar Kadhafi a rendu la traversée de la Méditerranée extrêmement dangereuse pour des centaines de personnes qui ont quitté la Libye, notamment ceux de l'incident en question. Deuxièmement, d'après les témoignages des survivants, des pêcheurs n'ont pas porté assistance aux migrants qu'ils ont rencontrés en haute mer. Troisièmement, l'Italie et Malte, bien qu'informés de la détresse des migrants et alors même que l'embarcation de ceux-ci était à la limite de la zone SAR maltaise, ne sont pas intervenus pour les sauver ou s'assurer que leur sauvetage était organisé. Enfin, au moins un avion de patrouille, un hélicoptère et un navire militaire dont les identités restent encore inconnues ont eu un contact direct avec l'embarcation. Toutes ces parties bien qu'informées de la détresse des migrants et tout en ayant la capacité technique et logistique d'aider ceux-ci, ne sont pas intervenues de manière à éviter le sort tragique des passagers. L'embarcation des migrants a dérivé lentement pendant 14 jours, dans une des zones maritimes les plus surveillées du monde où il y avait au moins 38 bâtiments navals.

En analysant les différents degrés d'implication des acteurs impliqués dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort » ce qui ressort, au-delà des actes individuels ou des modes d'inaction, c'est la réticence généralisée de toutes les parties impliquées à porter assistance aux personnes à bord de cette embarcation.

Comment est-il possible qu'on ait laissé les migrants mourir en dépit de ces rencontres répétées? Qui exactement ont-ils rencontré? Qui était présent dans la zone, informé de leur détresse et qui pourtant n'a pas répondu? Le récit des événements que nous avons fourni devrait être une première contribution à la réponse à ces questions, toutefois les réponses définitives qu'elles méritent ne pourront être obtenues qu'à travers un complément d'enquête et la diffusion des informations pertinentes par tous les acteurs impliqués.

¹⁶⁹ UNHCR, "Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011", Notes d'information, 31 janvier 2012. URL: <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html>

VUE D'ENSEMBLE

Dans ce rapport, la durée retenue du conflit libyen est comprise comme s'étendant du 15 février 2011, quand les premières manifestations publiques eurent lieu contre le régime de Monsieur Mouammar Kadhafi à Benghazi, au 23 octobre 2011, date à laquelle le Conseil National de Transition déclara officiellement la fin du conflit. A la date du 7 octobre, 25 935 personnes arrivées en Italie et 1 530 à Malte avaient fui la Libye. La section encadrée sur la carte ci-dessous montre la zone centrale de migration de la Libye vers l'Italie. La zone comprend des portions de territoire appartenant à la Libye, à la Tunisie, à l'Italie et à Malte.

1



Fig. 1, Vue de la Méditerranée, le cadre (A) identifiant la zone entre Tripoli et Lampedusa.

EVENEMENTS CLES

Ce qui suit est un résumé des évènements clés: le bateau des migrants quitta le port de Tripoli entre 00:00 et 02:00 GMT le 27 mars 2011 avec 72 personnes à bord. Le bateau a probablement été aperçu par un avion français qui a transmis sa localisation au Centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) de Rome. Après 15 à 18 heures de navigation vers Lampedusa, les migrants envoyèrent un appel de détresse par téléphone satellitaire à un prêtre érythréen en Italie. Le prêtre alerta le MRCC de Rome de la présence d'un bateau en détresse. Peu après cet appel téléphonique, le MRCC de Rome lança un Appel de Groupe Amélioré (Enhance Group Call) et alerta le MRCC de Malte et le siège du commandement de l'OTAN à Naples qu'un bateau est en détresse. Il leur fournit les coordonnées géographiques du bateau en latitude et longitude à 16:52 GMT. A la suite de la diffusion de la position du bateau, un hélicoptère vint, observa le bateau et partit. Après le survol de l'hélicoptère, la position du bateau fut déterminée une seconde fois à 9 milles nautiques NNO de la position précédente. Les migrants restèrent 4-5 heures dans la même zone où leur demande d'aide auprès de pêcheurs resta lettre morte. Toujours à la même position, le bateau fut survolé une seconde fois par un hélicoptère militaire qui lâcha des biscuits et de l'eau avant de repartir. Pendant 5-8 heures, le bateau continua NNO vers Lampedusa avant de tomber en panne d'essence à approximativement 7:00 GMT le 28 mars, heure à laquelle il se mit à dériver. Le bateau dériva SSE durant 7-8 jours avant de rencontrer un navire militaire. Le 10 avril, le bateau accosta à Zlitan au sud-est de Tripoli. A son arrivée, 11 migrants étaient toujours en vie ; 2 décédèrent peu de temps après.

2

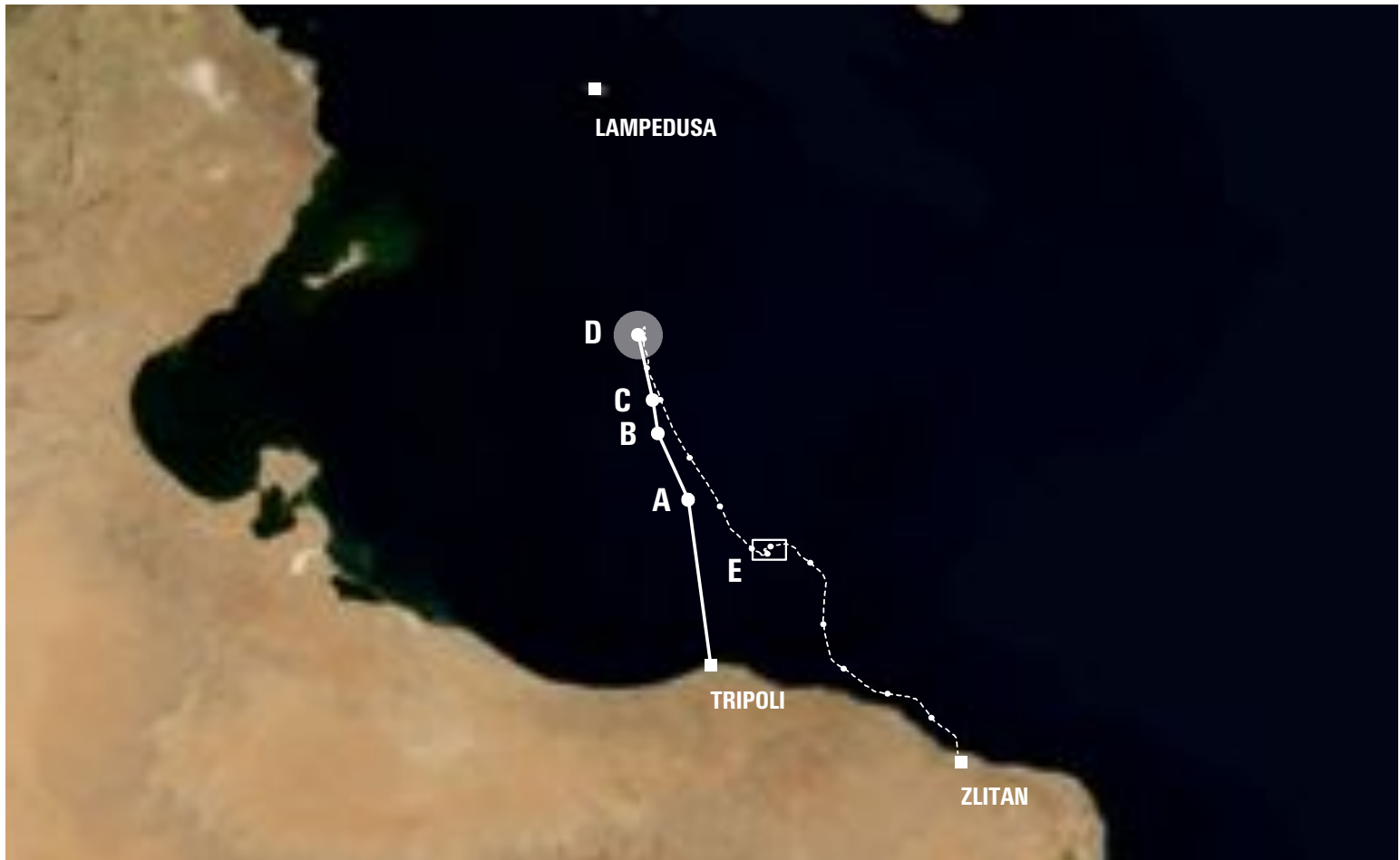
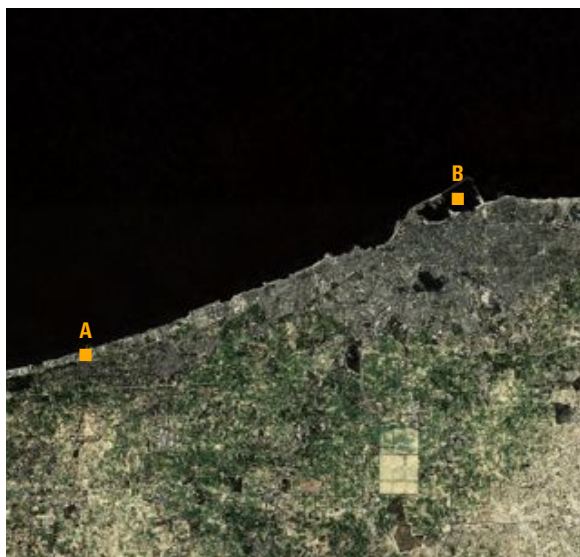


Fig.2 Départ du port de Tripoli entre 00h00 et 02h00 UTC le 27 mars. Le bateau est repéré par un avion français à 14h55 GMT le 27 mars avec la position LAT 33'40' N, -LON 13'05 E (A). Localisation GPS du bateau (B) à 16h52 GMT le 27 mars 2011 à la position LAT 33 58.2 N-LON 12 55.8 E selon le MRCC fondé sur la localisation établie par l'opérateur de téléphone satellitaire Thuraya. La position GPS fut déterminée une second fois (C) à 19h08 GMT le 27 mars avec une position LAT 34 07.11 N-LON 12 53.24 E, toujours selon une information fournie par l'opérateur Thuraya. Le bateau commença à dériver (D) dans un rayon de 4.3 milles nautiques de la position 34 24.792 N-12 48.576 E à approximativement 07h00 GMT le 28 mars. Entre le 3 et le 5 avril, les migrants rencontrent un navire militaire (E). Le 10 avril, le bateau échoua à Zlitan.

LE NAVIRE DES MIGRANTS

Le bateau utilisé par les migrants fut fourni par l'armée libyenne. Le constructeur et le modèle précis du bateau n'ont pas pu être établis ; toutefois, les témoignages des survivants indiquent qu'il s'agit d'un embarcation pneumatique à coque rigide (RHIB) de type Zodiac d'environ 10 mètres de long. Les bateaux RHIB sont d'usage courant dans la pratique militaire et de loisir ; ils sont légers et construits d'une coque solide montée sur des flotteurs gonflables qui maintiennent la flottabilité. Leur coque est souvent construite d'acier, de bois ou d'aluminium combiné avec du matériau plastique renforcé à la fibre de verre (Glass Reinforced Plastic ou GRP). Les flotteurs gonflables sont habituellement fabriqués à base de polyester enrobé d'Hypalon, ou caoutchouc synthétique. Dans ce rapport, en se basant sur les dimensions fournies par les témoignages des survivants, les caractéristiques du bateau ASIS WB 12 ont été prises pour référence. Cependant, que le bateau ait été un simple bateau pneumatique ne peut pas être écarté. Le bateau utilisé par les migrants était équipé d'un moteur de 40 HP Yamaha avec 12 conteneurs de 20 litres d'essence à son bord lorsqu'il quitta Tripoli.

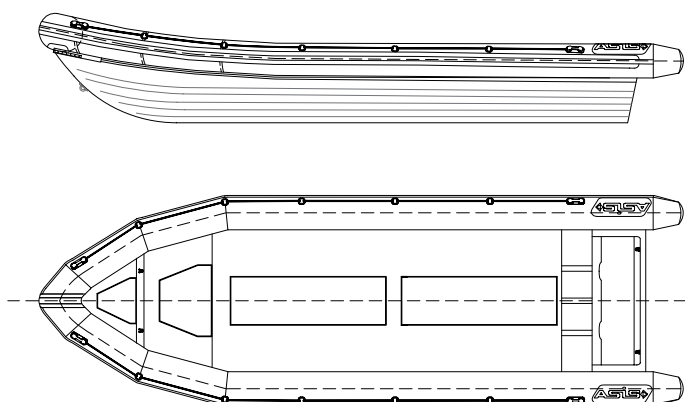
3



4



5



6

Dimensions	
Longueur totale	11900 mm
Largeur totale	3770 mm
Longueur intérieure	9600 mm
Largeur intérieure	2600 mm
Poids non chargé	2500 Kg
Diamètre de flottabilité	550mm

Capacité	
Nb. max. de personnes – 25 personnes	25 Persons
Charge utile max.	3720 Kg
Surface utilisable	22.2 m2
Volume de flottabilité	3758 L

Fig 3 Le port de Tripoli dans le quartier de la Médina d'où le bateau en question est parti (**A**) est l'un des deux ports que les migrants utilisent pour partir durant le conflit libyen. L'autre site de départ, approximativement à 30 kilomètres à l'ouest, est le port Sidi Bilal à Janzur (**B**). **Fig 4** Lorenzo Pezzani s'entretient avec le survivant Dani Haile Gebre le 21 décembre 2011. L'image montre L. Pezzani et les dessins du bateau style zodiac faits par Dan Haile Gebre. **Fig 5** Plan et élévation de l'ASIS RHIB model WB 12. **Fig 6** Les notices des caractéristiques de l'ASIS WB 12. Note: les figures 5 et 6 fournissent les références pour les bateaux de type RHIB mais ne précisent pas le constructeur précis ni le modèle de bateau utilisé par les migrants.

L'IDENTIFICATION PAR L'AVION DE PATROUILLE

Le 27 mars à 14:55 GMT, un avion français a informé le MRCC de Rome avoir aperçu un bateau avec près de 50 personnes à bord. L'avion établit la position du bateau et le photographie puis transmet l'information au MRCC de Rome.

7

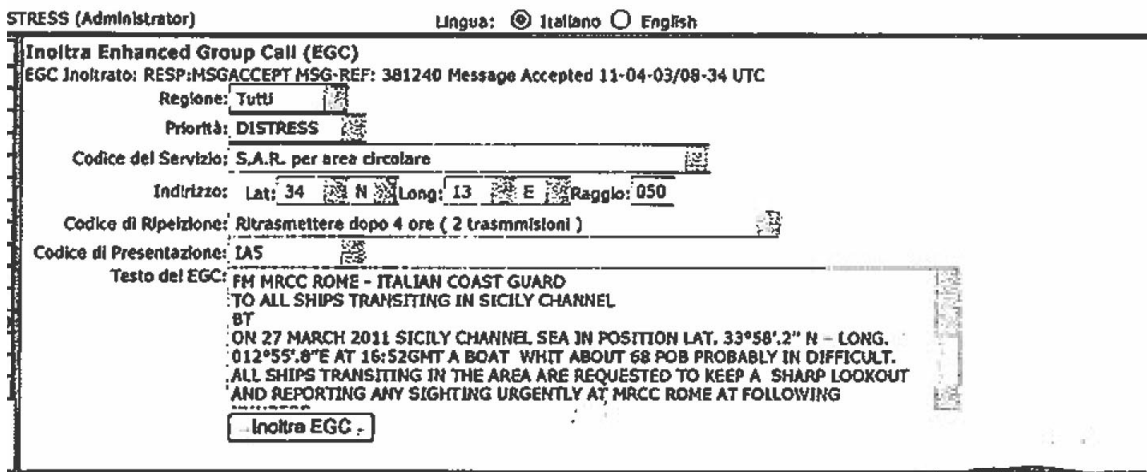


Fig. 7 Photo du bateau prise par un avion français et envoyée au MRCC de Rome.

POSITIONNEMENT ET ALERTE

La position du bateau fut établie à trois moments pendant le voyage des migrants. Après que la première position fut établie par l’avion français, la seconde le fut grâce aux coordonnées GPS établies par l’opérateur téléphonique satellitaire Thuraya qu’utilisaient les migrants. Cette localisation fut diffusée par les garde-côtes italiens en coordonnées géographiques (latitude et longitude) dans leur Appel de Groupe Amélioré dont l’intention était d’alerter d’autres navires opérant dans la zone. Une seconde alerte reprenant la même information fut diffusée sous la forme d’une alerte de type Hydrolant qui appela tous les navires à proximité du Canal de Sicile (zones HYDROLANT 52, 53 et 56) de « rester très vigilants » pour un « bateau nécessitant assistance». Une troisième position fut établie quelque 2 heures plus tard à approximativement 9 milles nautiques NNO de la première, une fois encore par l’opérateur Thuraya.

8



9



10

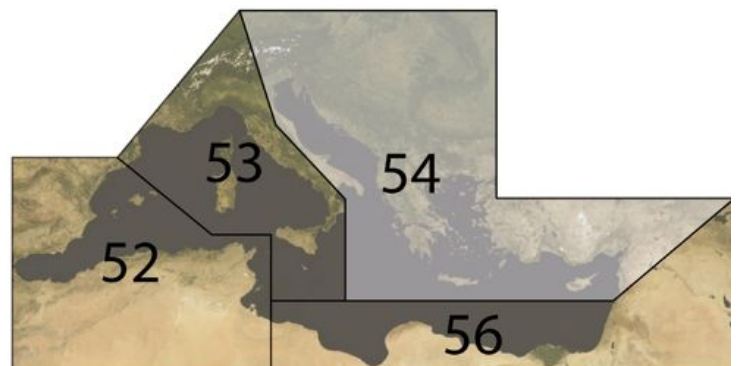


Fig 8 Le MRCC de Rome envoie un Appel de Groupe Amélioré Inmarsat à 18h54GMT le 27 mars 2011. Le MRCC de Rome a établi les coordonnées à partir des appels du téléphone satellitaire des migrants. Tous les téléphones satellitaires Thuraya sont équipés d’un récepteur GPS qui transmet périodiquement leur localisation à Thuraya et sont fiables à une distance de 100 mètres près. **Fig 9** Un second avertissement Hydrolant est émis à 04:06 GMT le 28 mars 2011 diffusant la même information. **Fig 10** Les zones 52,53 et 56 dans lesquelles le message Hydrolant, est diffusé sont mises en évidence.

IDENTIFICATION DE L'HELICOPTERE

Les migrants déclarent que leur bateau fut survolé deux fois par ce qui paraissait être le même hélicoptère le 27 mars. Malgré leur demande d'assistance, l'hélicoptère ne leur donna que 8 bouteilles d'eau et quelques paquets de biscuits avant de repartir. A partir de la description rapportée par les survivants, nous avons essayé d'identifier l'hélicoptère en question parmi ceux qui participaient aux opérations militaires au large des côtes libyennes.

11



12



13



14



15



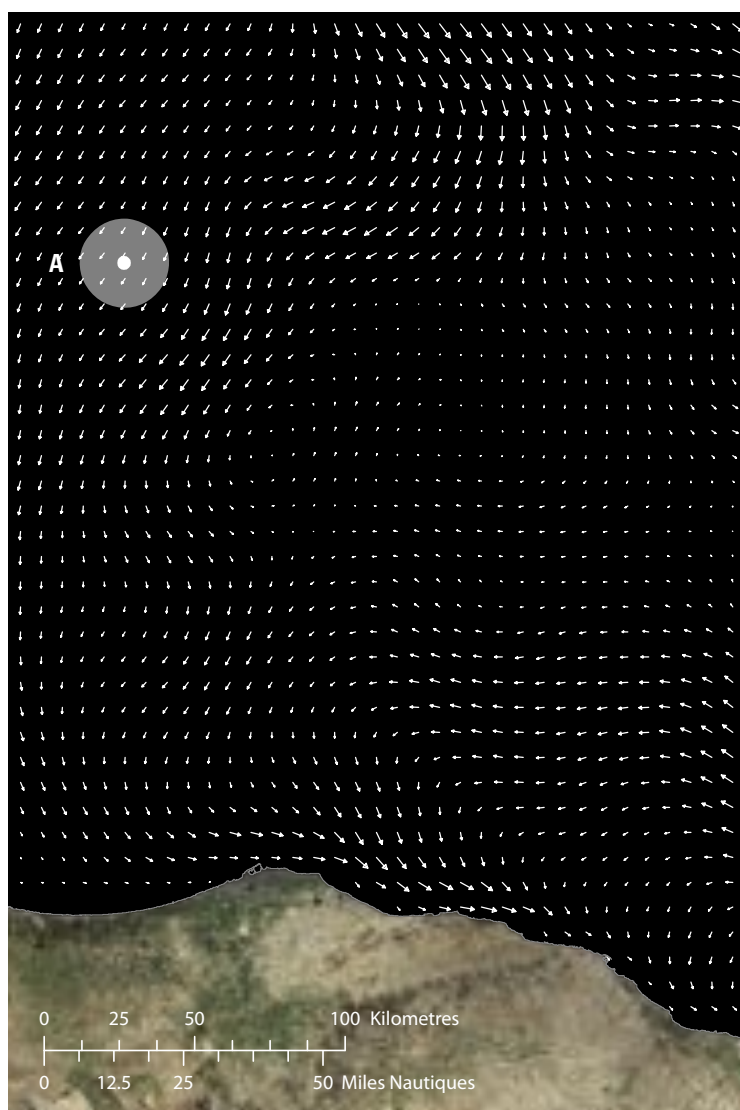
Fig. 11, Dan Haile Gebre écrit le texte qu'il a vu sur le flanc de l'hélicoptère. On peut lire « Rescue Army » même s'il n'est pas sûr de la présence du premier mot (« Rescue »). **Fig. 12**, Lorsque l'image d'un hélicoptère Westland Lynx de l'Army Air Corps du Royaume-Uni est présentée à Dan Haile Gebre, il reconnaît qu'il a une couleur similaire à celle de l'hélicoptère qui a volé au-dessus de l'eau des migrants. Il dit: « Comme ceci. C'était un motif de camouflage, avec du gris et du vert clair (DHG 139). **Fig. 13**, Un hélicoptère Westland Lynx AH.7 l'Army Air Corps du Royaume-Uni photographié à bord du HMS Ocean pendant qu'il fait escale au Grand Port de Malte le 6 juin 2011. **Fig. 14**, Un hélicoptère aéroporté Westland Lynx de l'Army Air Corps du Royaume-Uni. L'inscription « Army » est visible sur la partie initiale de la queue. **Fig. 15**, l'hélicoptère aéroporté de la marine canadienne CH-124 Sea King dont le profil diffère considérablement du Westland Lynx britannique et qui ne porte pas l'inscription « Army » sur le côté.

MODELISATION DE LA DERIVE

D'après la dernière position provenant du signal GPS du téléphone satellitaire Thuraya, le bateau continua sa route NNO pendant 5 à 7 heures à une vitesse approximative de 4 nœuds avant de se trouver en panne d'essence. A partir de ce moment et jusqu'à ce que le bateau échoue à Zlitan 14 jours plus tard, le bateau flotta sans l'usage du moteur. Richard Limeburner, chercheur au Département d'Océanographie Physique de l'Institut Océanographique de Woods Hole a établi un modèle de dérive pour ce rapport simulant la route du bateau des migrants durant ces 14 jours. Le modèle de Limeburner s'appuie sur les données concernant les courants et les vents. Les courants marins, qui peuvent influencer la route de la dérive, ont été ignorés pour ce modèle car ils sont relativement faibles dans la zone en question et se produisent seulement périodiquement dans un cycle de 24 heures.

Un résumé complet des résultats, de la méthodologie et des données de Limeburner sont en annexe à la fin de ce rapport (annexe A).

16



17

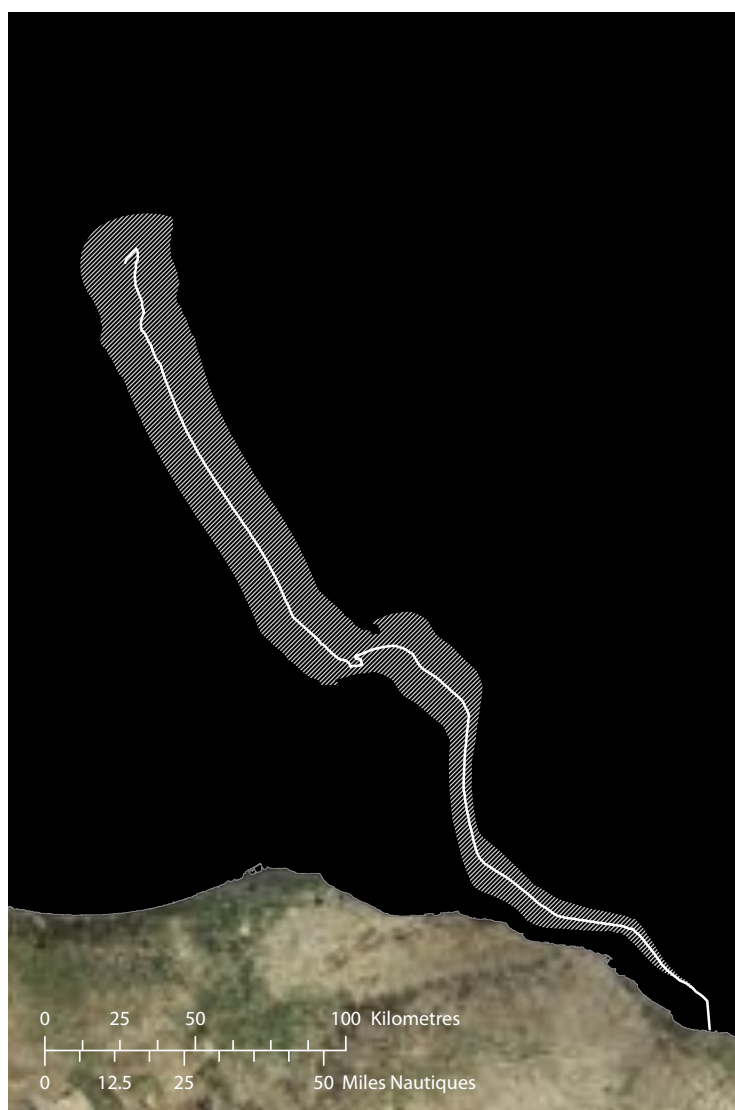


Fig. 16, La différence entre la distance parcourue en 5 heures et 7 heures à une vitesse de 4 nœuds définit une zone de 8 milles nautiques dans laquelle le navire a commencé à dériver. Cette zone correspond à une marge d'erreur initiale dans le modèle de dérive (**A**). **Fig. 17**, Dans le temps, la marge d'erreur dans le tracé de la dérive du bateau décroît régulièrement jusqu'à atteindre moins de 2.2 milles nautiques (**B**) après le 5 avril de moins d'1 mille nautique (**C**) après le 8 avril car le point de débarquement est connu.

CHRONOLOGIE DE LA DERIVE

Le modèle fournit les positions du bateau une fois par heure du 28 mars à 00h00 GMT jusqu'au 10 avril à 00:00 GMT.

18

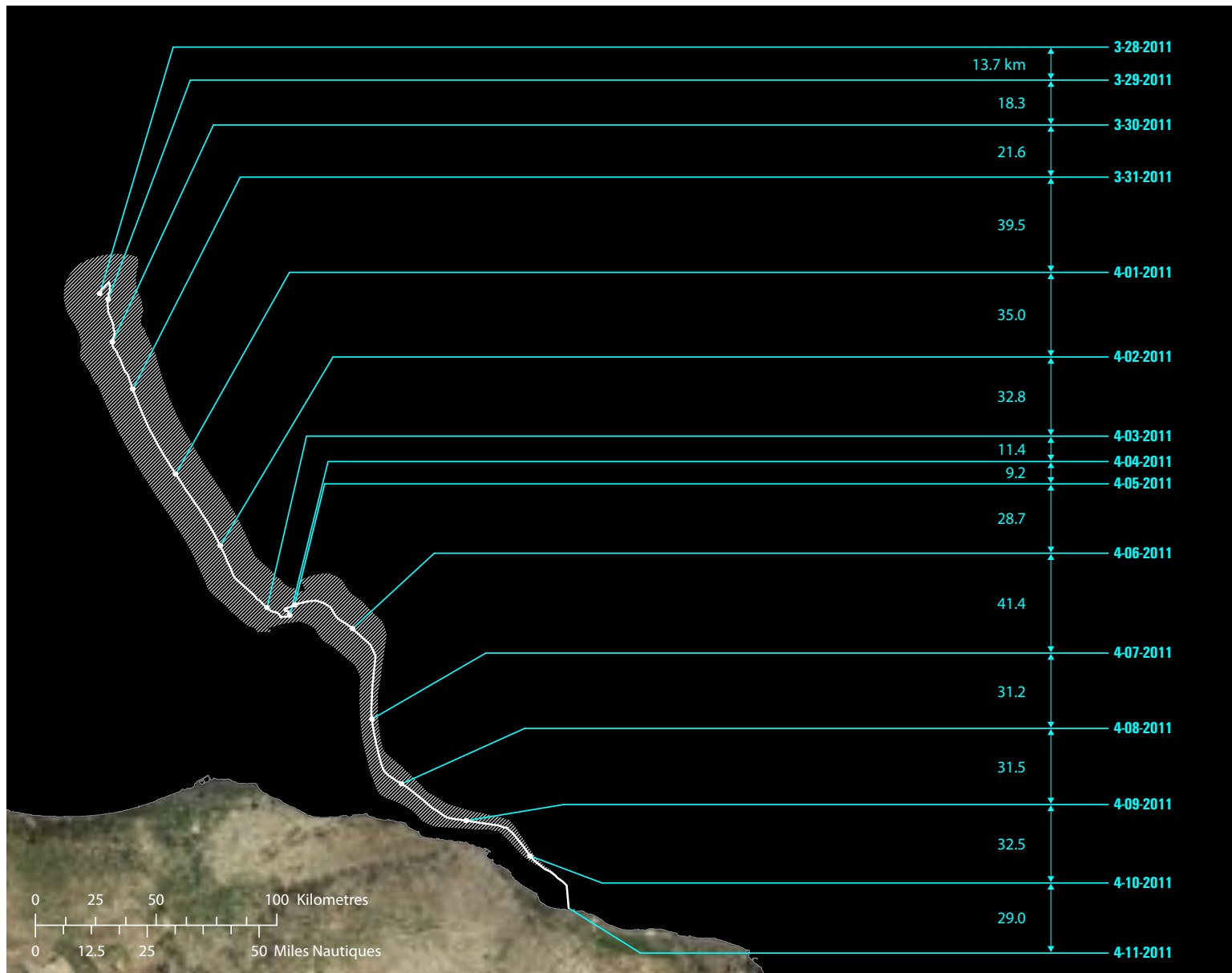


Fig. 18, les positions horaires du bateau dérivant ont été calculées en utilisant les données concernant les courants de la plate-forme pour une modélisation européenne de l'océan (NEMO) ainsi que les données concernant le vent de l'aéroport de Lampedusa. Les courants de surface de la mer ont été modélisés par l'Institut Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INVG) en Italie et les données météorologiques ont été fournies par Euroweather.

RENCONTRE AVEC LE NAVIRE MILITAIRE

Le bateau croisa un navire militaire à environ mi-chemin entre ses dates de départ et d'arrivée. Le témoignage des survivants suggère que cette rencontre a eu lieu quelque part entre le 3 et le 5 avril. Pendant cette période de 72 heures, le modèle de dérive montre que le bateau a traversé 22.6 kilomètres (12.1 milles nautiques), la plus petite distance couverte pendant cette période de deux jours entre le 28 mars et le 10 avril. Pendant cette période, le vent faiblit et le courant NNO commença à dominer la dérive ; le bateau resta dans une zone relativement petite. Tard le 5 avril, le vent forçait et le bateau reprit sa dérive SE. Les survivants décrivent la rencontre qui eut lieu entre le 3 et le 5 avril pendant laquelle un navire militaire dont la forme est décrite comme ayant « deux seuils » et équipé d'un ou deux hélicoptères vint à environ 10 mètres du bateau des migrants. Le personnel à bord du navire militaire prit des photos avant de partir.

19



20



Fig 19: Trajet de la dérive pour les dates des 3 et 4 avril. **Fig 20:** Lorenzo Pezzani interrogeant le survivant Daniel Haile Gebre le 21 décembre 2011. **(A)** Haile Gebre écrit les numéros inscrits sur le côté du navire dont il se souvient: « Un chiffre était marqué sur le devant: 'MF' ... Il y a un 9 puis un 29 il me semble et ensuite je ne suis pas sûr des numéros suivants. 'MF' c'est sûr, '9' aussi, peut-être 'MF 929 ... » (DHG, 217). **(B)** Quand l'image du navire italien Borsini lui est montrée, il reconnaît la même forme que celle du navire que les migrants ont rencontré: « La partie avant était très petite, avec de la place pour seulement un hélicoptère, avec un hélicoptère à l'arrière, comme ceci ... oui, exactement comme ça, comme s'il y avait deux seuils » (DHG, 228).

COUVERTURE RSO

Il n'est normalement pas récolté au-dessus de la pleine mer des renseignements par satellite à résolution moyenne ou fine, tels ceux fournis par l'imagerie satellite optique. Il est cependant habituel de recueillir au-dessus de la Méditerranée des données fournies par Radar à synthèse d'ouverture (RSO). En vue du présent rapport, un relevé de toutes les données RSO disponibles pour le Canal de Sicile pendant la période entre le 27 mars et le 10 avril a été effectué. Les fournisseurs de SAR suivants ont tous procédé à une couverture d'ampleur et de types divers pendant cette période: iTerraSAR-X, Palsar, COSMO Sky-Med, Radarsat 1, Radarsat 2 et Envisat-1. Aux fins de ce rapport, les données d'Envisat ont été acquises pour les 28 et 29 mars, ce qui fournit un aperçu de l'activité maritime dans la zone.

21

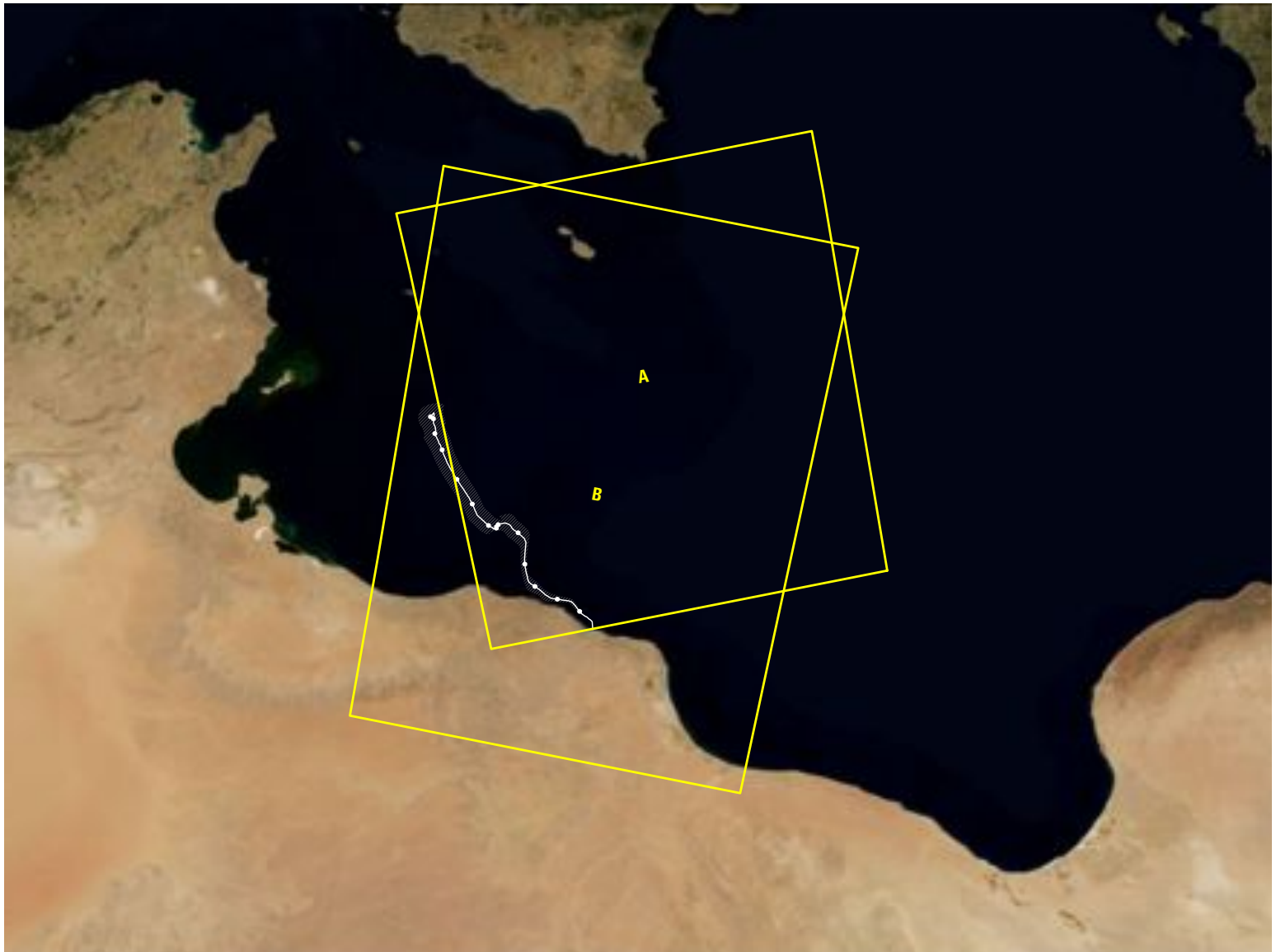
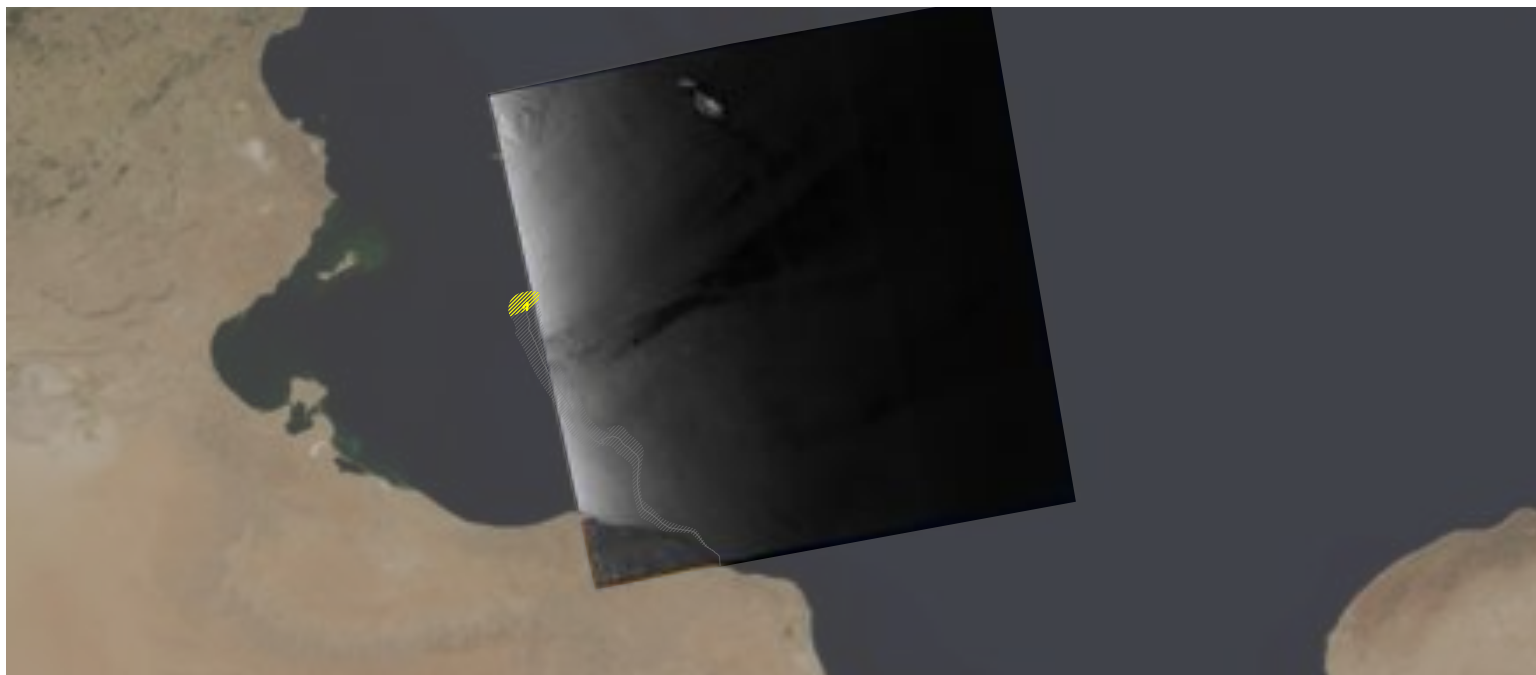


Fig.21, Zone couverte par Envisat-1 Wide Swath (large bande) le 28 mars 2011 (A) et le 29 mars 2011 (B)

IMAGES RSO

28.03.2011, 29.03.2011

22



23

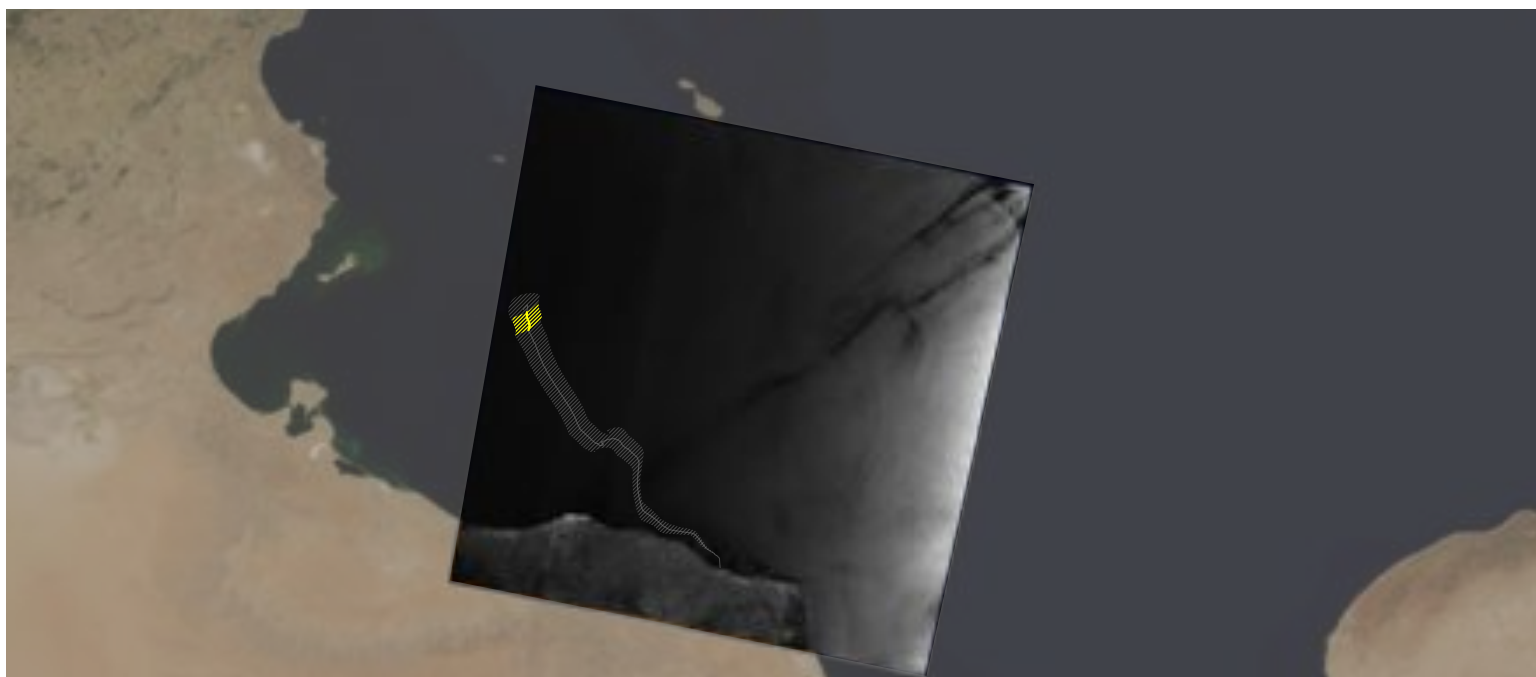


Fig.22, Données fournies par le satellite Envisat-1, capteur: ASAR/WS, Produit: ASA_WS_OP, Bande:OS, Début: 28 mars 2011 20:56:33.71, Fin: 28 mars 2011 20:57:38.80

Fig.23, Données fournies par le satellite Envisat-1, capteur: ASAR/WS, Produit: ASA_WS_OP, Bande:OS, Début: 29 mars 2011 09:09:26.49 ; Fin: 29 mars 2011 09:10:48.60

DETECTION DE NAVIRES PAR RSO

Les retours RSO des navires apparaissent comme des pixels lumineux sur la surface de la mer environnante (en moyenne huit fois plus lumineux dans les informations analysées dans le présent rapport). Pour les données Envisat, la faible variabilité en pixels de l'arrière-plan de la mer signifie que la présence de navires est repérable par des signaux même modérément lumineux.

24

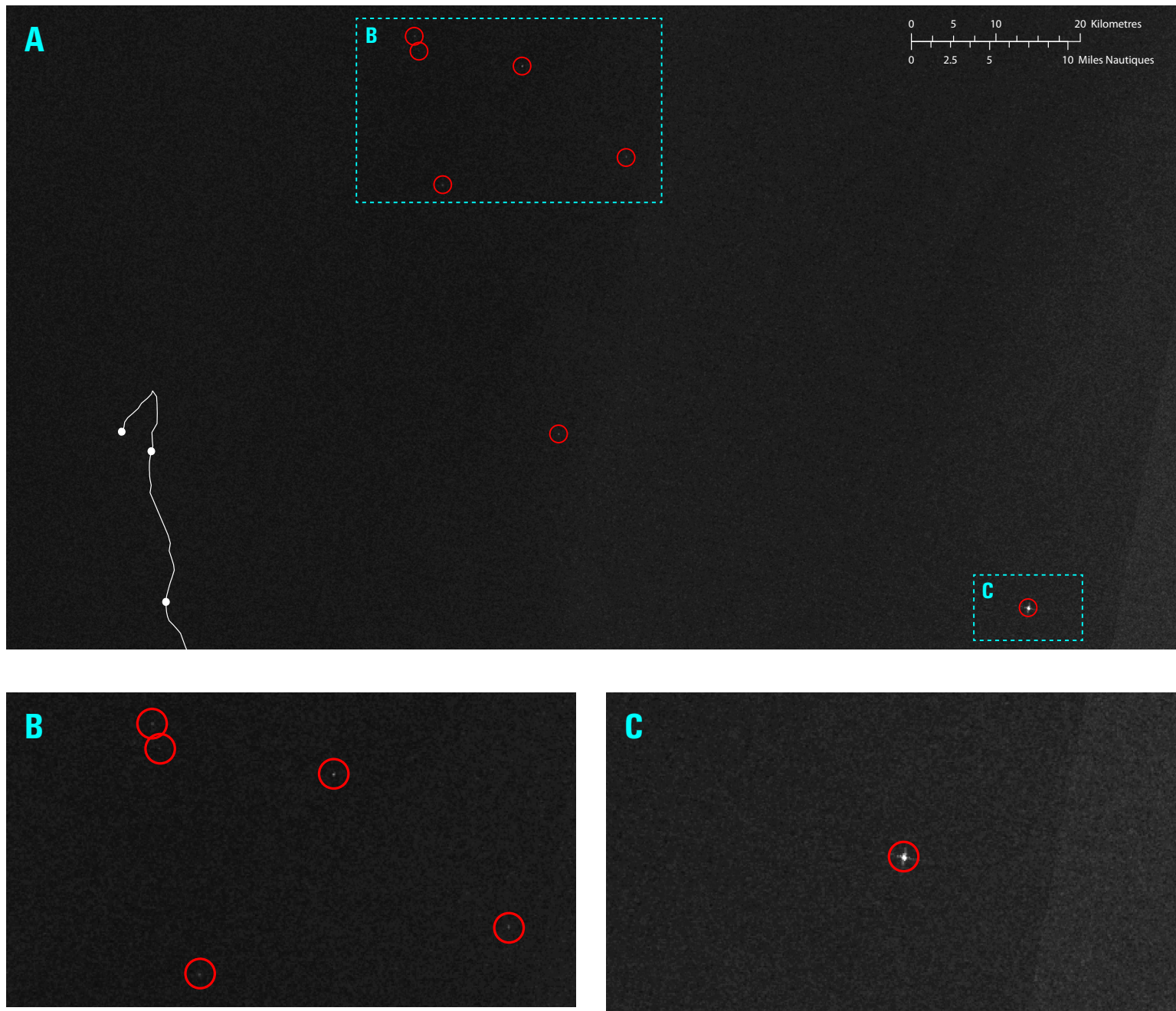
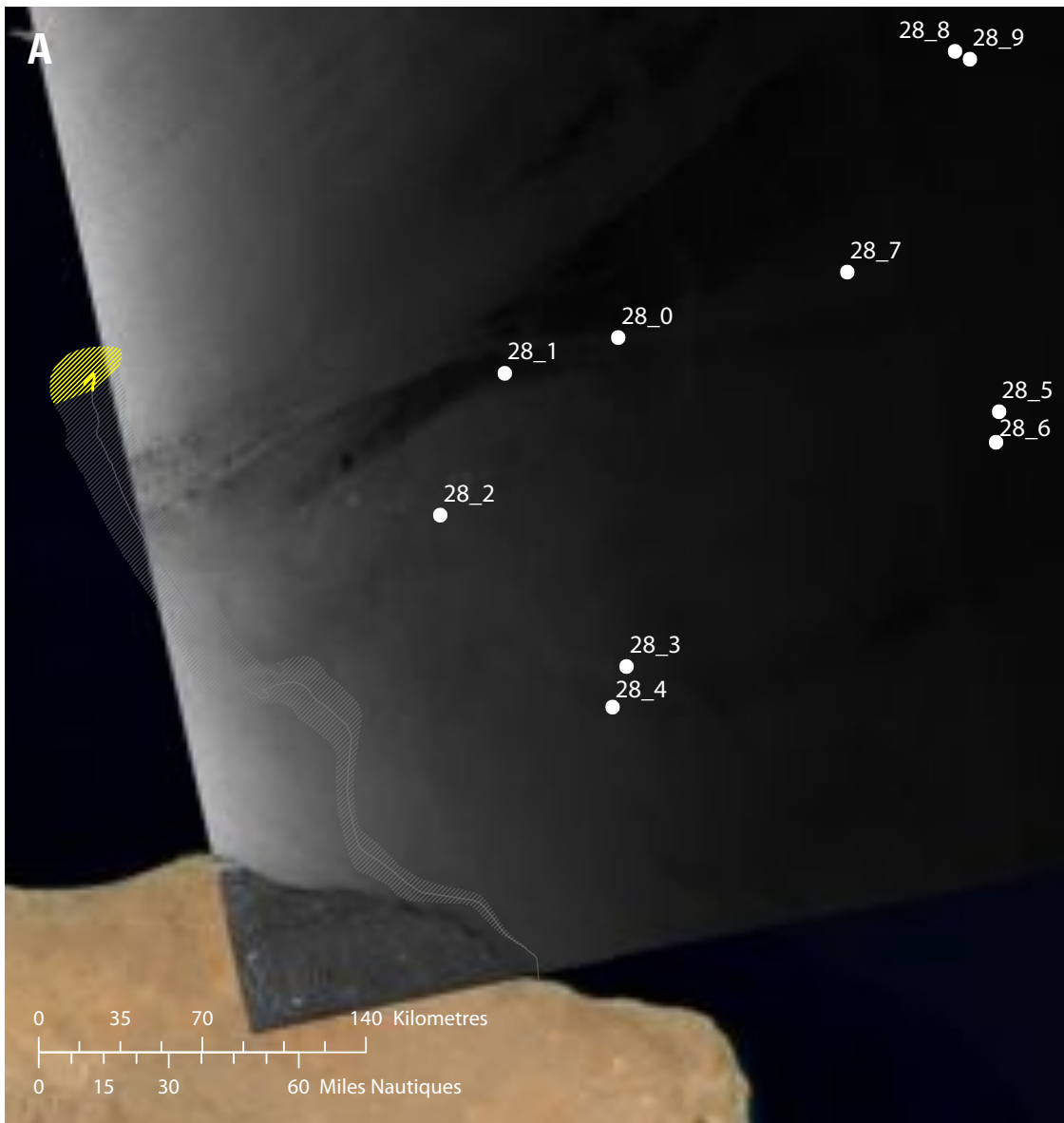


Fig.24, Vue d'ensemble des détections de navires selon les données Envisat du 29 mars (A) avec agrandissements de (B) et (C). La luminosité de (C) est due à un schéma d'interférence qui survient lorsque la géométrie de la cible est positionnée en vue d'un résultat optimum.

ANALYSE RSO - 28 MARS

Lawrence Fox III, Professeur émérite de détection à distance et consultant à l'Université d'Etat Humboldt, a fourni une analyse des données pour les 28 et 29 mars utilisées dans le présent rapport. L'analyse de L. Fox donne des estimations de la longueur des navires et quantifie le niveau de confiance à accorder à toutes les retours considérées comme des navires probables. Lorsqu'un retour radar Envisat-1 permet de détecter un navire probable, la puissance du signal est en moyenne 10 fois celle de la mer environnante. La résolution des données d'Envisat-1 permet d'accorder un haut degré de confiance à la détection de navires à partir de 75 mètres de longueur. Le 23 mars le département de la Défense des Etats-Unis a révélé que 38 navires de l'OTAN étaient déployés dans le cadre de l'intervention de 2011 en Libye. 37 des 38 navires étaient d'une longueur supérieure à 75 mètre. Le retour 28_2 se situe à une distance entre 82 et 94 miles nautiques du bateau en dérive ; le retour 28_1 à distante de 89 à 105 miles nautiques ; le retour 28_0 entre 115 et 132 miles nautiques.

25



B

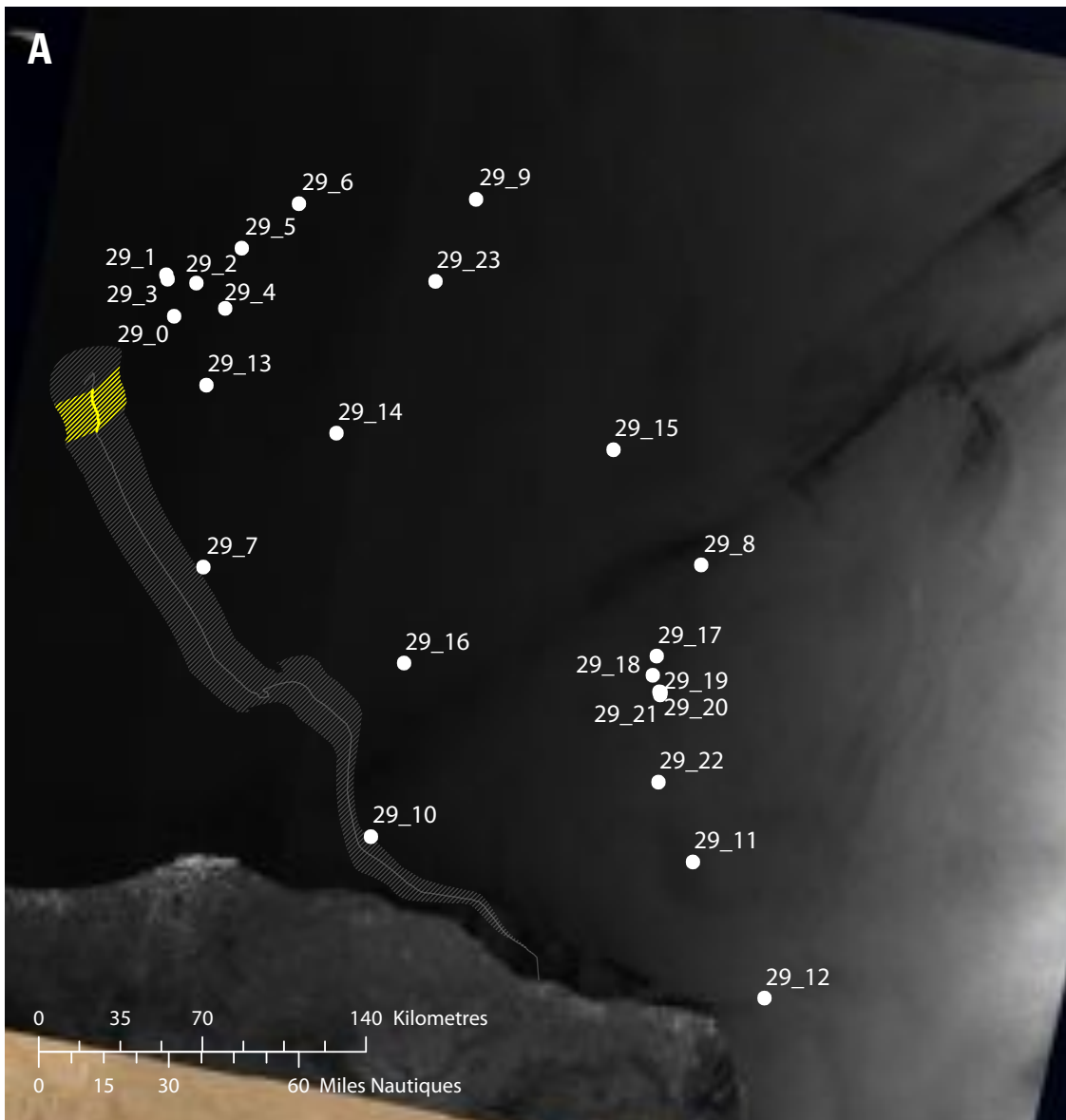
Retour	Longueur	Confiance
28_0	225m	95%
28_1	150m	85%
28_2	150m	95%
28_3	50m	80%
28_4	30m	70%
28_5	150m	95%
28_6	50m	80%
28_7	75m	95%
28_8	150m	95%
28_9	200m	95%

Fig.25, Résultats de détection Envisat-1 pour le 28 mars **(A)** avec table de correspondance **(B)** indiquant la longueur approximative des navires et le degré de confiance à leur accorder.

ANALYSE RSO - 29 MARS

Le retour 29_13 se situe à une distance entre 20 et 34 miles nautiques du bateau en dérive ; le retour 29_3 à une distance entre 25 et 33 miles nautiques et le retour 29_1 entre 32 et 38 miles nautiques.

26



B

Retour	Longueur	Confiance
29_0	75m	80%
29_1	75m	70%
29_2	75m	95%
29_3	75m	80%
29_4	75m	70%
29_5	75m	90%
29_6	225m	95%
29_7	75m	80%
29_8	75m	70%
29_9	75m	80%
29_10	75m	80%
29_11	150m	95%
29_12	150m	95%
29_13	75m	80%
29_14	300m	95%
29_15	150m	95%
29_16	75m	80%
29_17	75m	95%
29_18	300m	95%
29_19	75m	80%
29_20	75m	80%
29_21	75m	70%
29_22	150m	95%
29_23	225m	95%

Fig.26, Résultats de détection Envisat-1 pour le 29 mars (A) avec table de correspondance (B) indiquant la longueur approximative des vaisseaux et le degré de confiance à leur accorder.

ZONES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

La zone en question se divise entre les zones de Recherche et de Sauvetage (SAR) italienne, maltaise et tunisienne. Les zones SAR ont été instaurées au niveau international dans le but exprès de coordination des opérations de sauvetage et d'optimisation de leur mise en œuvre, de leur efficacité et de leur sécurité. Les Etats ont l'obligation d'assurer les services de recherche et de sauvetage dans la zone sous leur responsabilité, et concluent souvent avec les Etats voisins des accords d'observation SAR en vue de coordonner les opérations et les services de sauvetage.

27

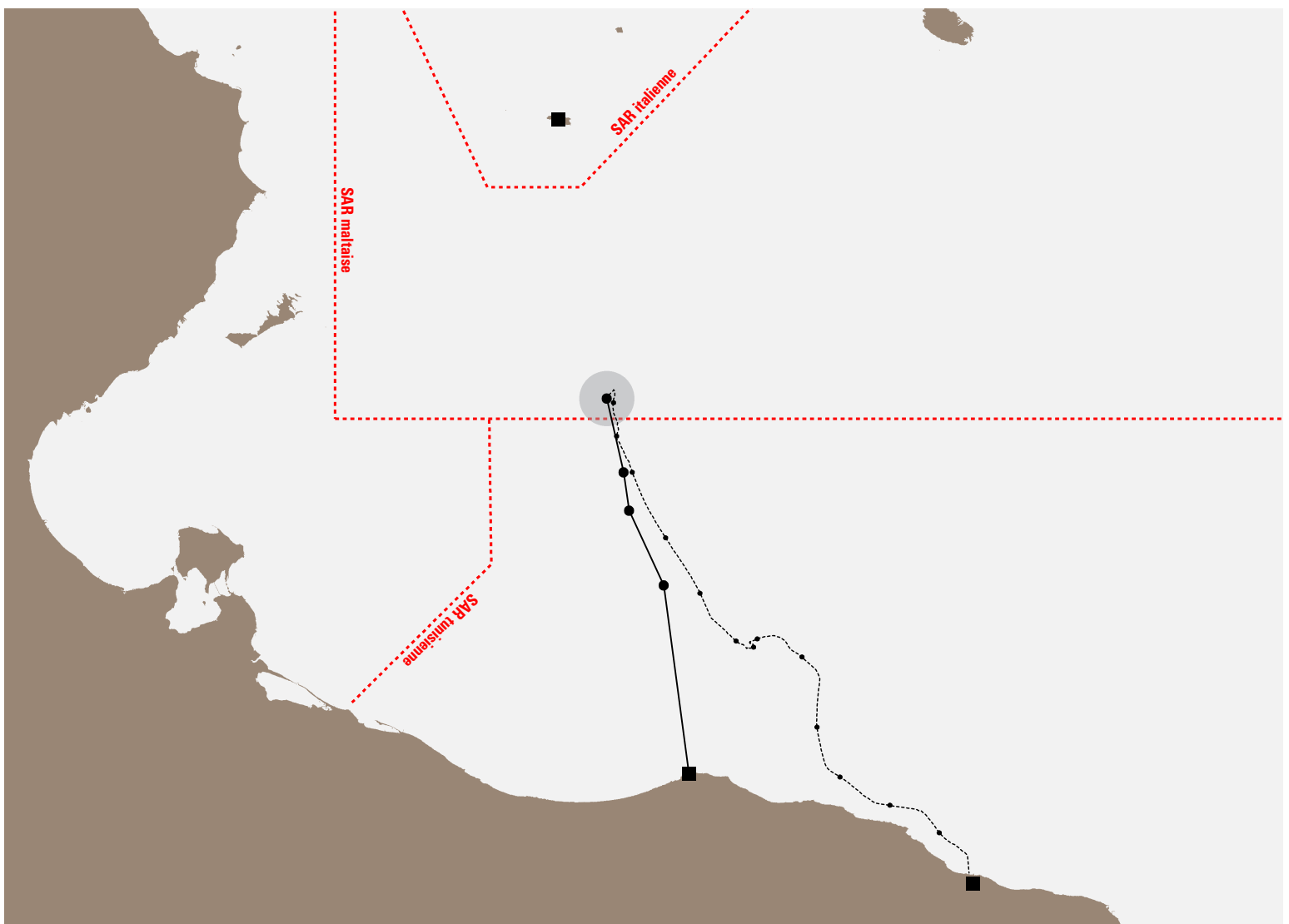


Fig.27, Zones de Recherche et de Sauvetage (SAR) dans le Canal de Sicile

ZONE DE SURVEILLANCE MARITIME DE L'OTAN

Pendant les mois de mars et avril 2011, un embargo sur les armes fut assuré sous la direction de l'OTAN dans les eaux au large de la Libye. La mission officiellement assignée à l'embargo – nommée *Operation Unified Protector* – avait pour objet d'empêcher l'arrivée en Libye d'armes, de matériel de guerre et de mercenaires. Douze Etats ont fourni des forces navales pour assurer l'embargo: la Belgique, la Bulgarie, le Canada, la France, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, l'Espagne, la Roumanie, la Turquie, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Les navires transitant par la zone d'embargo étaient tenus d'avertir l'OTAN de leur cargaison et de leur destination. A l'aide d'une synthèse des données fournies par les Systèmes d'Identification Automatique des navires (AIS) ainsi que de moyens de surveillance et de renseignement, l'OTAN contrôlait l'activité navale dans la région pour distinguer l'activité commerciale, humanitaire et privée autorisée des navires suspects. La Zone de Surveillance Maritime définissant la zone d'embargo fut établie le 23 mars 2011 dans les limites suivantes: limite nord: 35 00 N ; limite ouest: 34 00 N 012 00 E; limite sud: eaux territoriales libyennes ; limite est: 34 00 N 022 00 E et 33 00 N 025 00 E. Cette zone fut revue le 8 avril: à ce moment la limite nord devint 34 00 N.

28

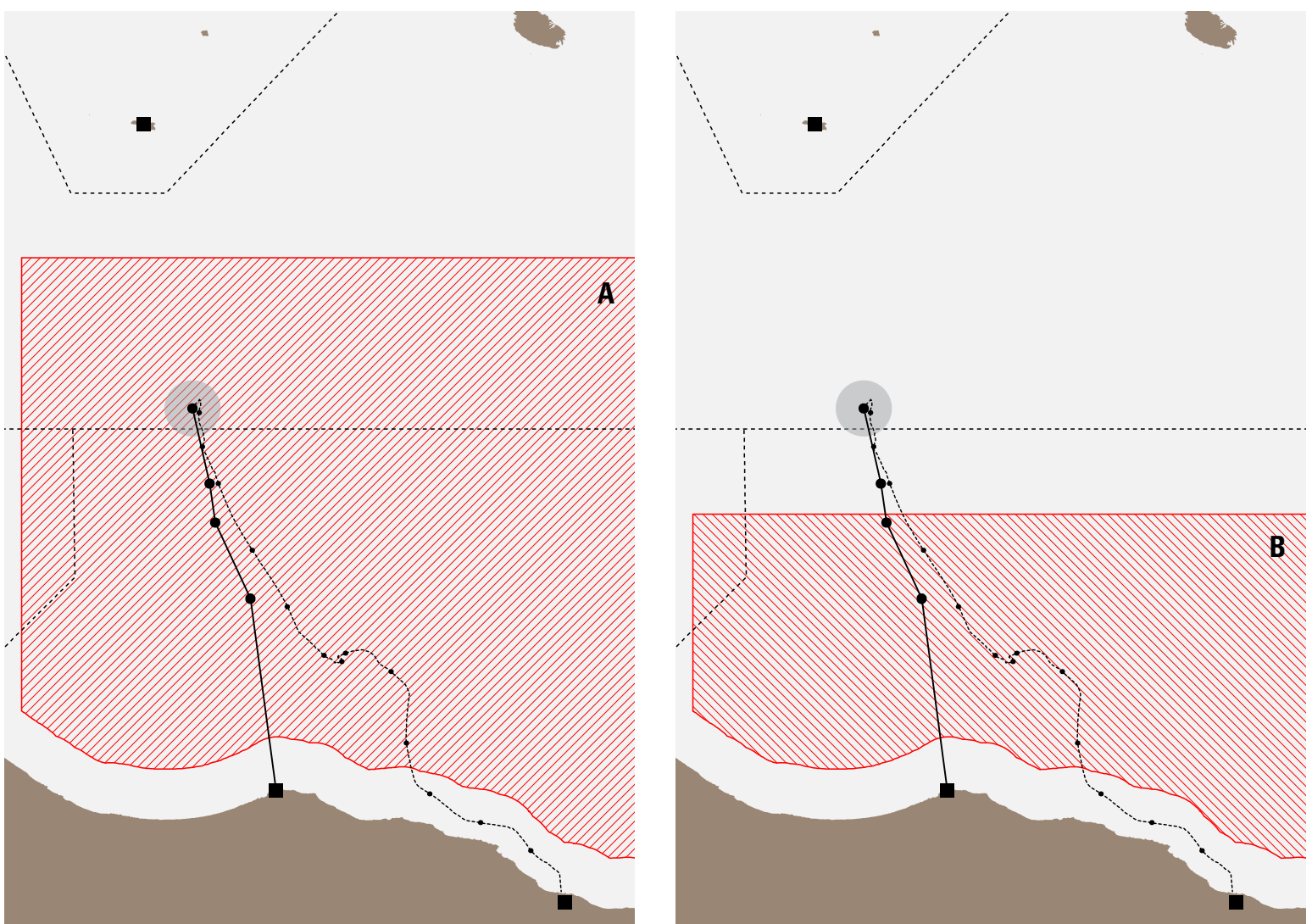


Fig.28, Extension nord (A) de la ZSM de l'OTAN à partir du 23 mars, révisée (B) à partir du 8 avril.

CAPACITES DE DETECTION DES ETATS PARTICIPANTS ET DE L'OTAN

Les forces navales et aériennes des Etats participant et de OTAN étaient pourvues de technologies permettant une très haute capacité de détection en vue d'opérations de combat et de contrôle de la Zone de Surveillance Maritime. Les différentes possibilités de détection étaient partagées entre forces navales et aériennes, comme l'a expliqué le commandant Crig Skjerpen, capitaine du HMCS Charlottetown, dans une vidéo envoyée sur natochannel.tv le 1 avril 2011: « Ce que nous faisons, c'est relier entre elles toutes nos images radar, tous les navires, et de là nous obtenons une sorte de carte de tous les contacts dans la zone. Nous travaillons aussi avec les avions qui observent la trajectoire des bateaux. Nous avons donc un tableau complet de tous les vaisseaux dans la zone ».

29



30



31



32

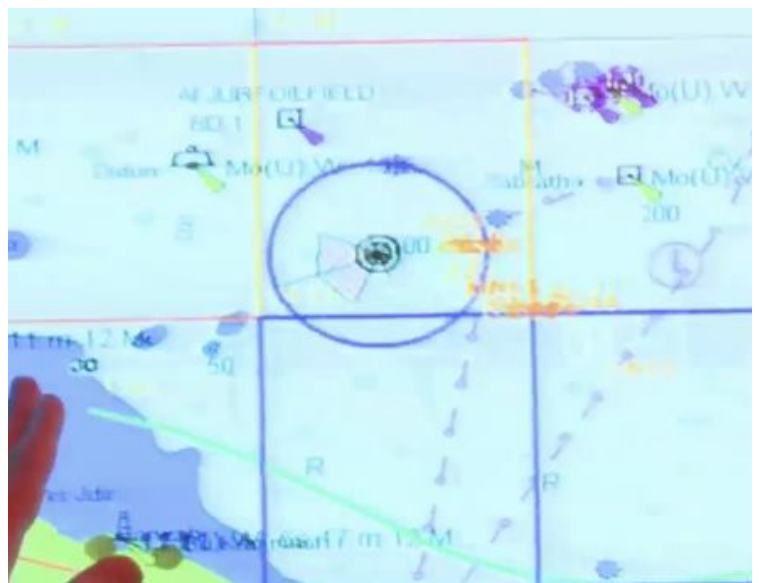


Fig.29, Intérieur de l'avion français E-3F SDCA. **Fig.30**, Salle d'opérations du HMCS Charlottetown (Canada). **Fig.31**, Poste de commandement maritime de l'OTAN à Naples, image tirée de la vidéo OTAN « Operation Unified Protector ». **Fig.32**, Salle d'opérations de la frégate italienne Bettica, en route vers sa zone de patrouille « près de la frontière entre la Tunisie et la Libye ». Mike Mühleberger, correspondant de l'OTAN à bord, explique en décrivant un dispositif de surveillance montrant le trafic maritime et les carrés de délimitation de grandes zones: « La zone au nord de la Libye a été divisée en secteurs de patrouille attribués à chaque navire OTAN. Le partage de l'information leur permet d'être plus efficaces, et assure que la trajectoire des vaisseaux est suivie de façon continue lorsqu'ils passent d'un secteur à un autre ». Image tirée de la vidéo de l'OTAN, « le navire de patrouille italien Bettica assurant l'embargo sur les armes ».

L'ASSISTANCE EN MER DE L'OTAN

L'OTAN a déclaré que pendant les opérations militaires, « des navires de l'OTAN ont contribué directement au sauvetage de plus de 600 personnes en détresse en mer, et en coordonnant les services d'autorités nationales et de garde-côtes, l'OTAN a permis le sauvetage de plusieurs centaines d'autres ». Le rapport sur un cas particulier de sauvetage qui eut lieu entre le 25 et le 26 mars 2011 et où furent impliqués les navires canadien HMCS Charlottetown et italien ETNA, apporte un éclairage important sur la façon dont l'OTAN apporta son assistance aux migrants.

33



34



35



Fig.33, Photo parue dans la revue de la marine canadienne *Crownsnest* pour illustrer une opération de sauvetage menée par HMCS Charlottetown le 26 mars 2011 (Lieutenant Michael McWhinnie, « HMCS Charlottetown vient en aide à une embarcation de migrants à la dérive », *Crownsnest*, Vol.5, No2., été 2011, p.4). A l'arrière-plan on peut distinguer le HMCS Charlottetown, reconnaissable à ses bouches de cheminée caractéristiques. **Fig. 34**, Photo présentée lors d'une conférence de presse de l'OTAN à Bruxelles le 10 mai 2011. La légende originale de la photo est la suivante: « le 26 mars 2011, l'ETNA est venu à l'aide de 300 migrants qui se trouvaient à bord d'un bateau endommagé au large de la Libye, et a assuré deux évacuations médicales aériennes vers Lampedusa, l'une d'une mère avec son nouveau-né, la seconde d'une jeune femme enceinte qui perdit malheureusement ses enfants ». **Fig.35**, Photo présentée à la même conférence de presse mentionnée dans la légende de la Fig.34, avec la même légende originale. Sur cette photo, on peut lire « MARINA MILITARE » et « NAVE ETNA » sur un des canots en caoutchouc qui s'approche de l'embarcation des migrants.

ANNEXE A

Version préliminaire – Modèle d'estimation sur la trajectoire du bateau de réfugiés à la dérive près de la Libye au cours de l'année 2011

Richard Limeburner

Chercheur principal du département d'océanographie physique

Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI)

Woods Hole, MA 02543 USA

rlimeburner@whoi.edu

1. Introduction

Le 27 mars 2011 une embarcation pneumatique de 10 m de long surchargée et transportant 72 migrants a quitté le port de Gargash à proximité de la Medina de Tripoli en Libye. Cette embarcation devait se diriger vers l'île de Lampedusa en Italie, à 160 mn (miles nautiques) au nord nord-ouest. Près de 30 heures après le départ, l'embarcation n'avait plus de carburant et a commencé à dériver pendant 14 jours sous l'influence du vent et du courant. Le 10 avril l'embarcation s'est échouée sur une plage près de Zlitan en Libye avec 11 survivants seulement. D'autres navires qui se trouvaient non loin de l'embarcation de réfugiés à la dérive pendant 14 jours ne lui ont pas porté assistance. Ce rapport décrit l'effort fait pour élaborer un modèle de la trajectoire de l'embarcation des réfugiés pendant ces 14 jours à partir du moment où elle a commencé à dériver jusqu'au moment où elle s'est échouée sur la plage à Zlitan. Ce modèle de dérive a pour objectif d'aider à identifier d'autres navires à proximité de l'embarcation de réfugiés et d'enquêter pour voir pourquoi ils ne lui ont pas porté assistance.

2. Chronologie des évènements

Note : toutes les heures indiquées dans ce rapport seront en GMT. Les distances seront indiquées en mn (1 mile nautique = 1,85 km). La vitesse en mer est indiquée en nœuds (n=noeuds = miles nautiques /heure).

27.03.2011, entre 00 :00 et 02 :00, l'embarcation quitte Tripoli

27.03.2011, 1652 Tel/GPS position #1 - 33° 58.2' N 12 ° 55.8' E, 66.6mn/15hrs = 4.43n

27.03.2011, 19.08 GMT: Tel/GPS position #2 - 34° 07.11' N - 12 ° 53.24' E, après quoi, elle attend 4-5 heures.

28.03.2011, aux environs de 01:00 l'embarcation a repris la mer plus ou moins en direction de Lampedusa.

28.03.2011, entre 06 :00 et 08 :00: le carburant est épuisé, et l'embarcation part à la dérive. On peut calculer deux heures/positions possibles :

- si l'embarcation a commencé à partir à la dérive à 06 :00 (après 5 heures de navigation) 22,2 mn nord nord-ouest de la

dernière position GPS.

– Si l'embarcation a commencé à dériver à 08 :00 (après 7 heures de navigation) 31,1 mn nord nord-ouest de la dernière position GPS 10.04.2011: débarquement à Zlitan 32°29.935' N 14° 33.926' E

3. Description du modèle

La route suivie par l'embarcation est considérée comme étant le résultat de l'influence des courants de l'océan et du vent. Les courants de marée influencent également la route suivie par l'embarcation, mais sont ignorés dans ce modèle, car ces courants sont relativement faibles et essentiellement périodiques, toutes les 24 heures dans la mer juste au nord de Tripoli et de Zlitan.

Les courants marins ont été obtenus sur le site internet MyOcean website <http://www.myocean.eu.org/index.php/products-services/catalogue>. MyOcean fournit des données provenant essentiellement des alliances régionales d'EuroGOOS qui ont fortement contribué à structurer la communauté océanographique opérationnelle européenne. Les courants marins ont été fournis par l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) en Italie. INGV utilise NEMO (Plate-forme pour une modélisation européenne de l'océan), un cadre de modélisation perfectionné pour la recherche océanographique, l'océanographie opérationnelle, les prévisions saisonnières et les études du climat. Voir <http://www.nemo-ocean.eu/>.

Les données sur le vent à l'aéroport de l'île de Lampedusa ont été obtenues auprès d'Euro Weather. <http://www.eurometeo.com/english/home>. Les données météorologiques des stations météorologiques libyennes étaient peu fiables au début de 2011.

On estime que l'embarcation de réfugiés a commencé à dériver à 07:00 le 28 mars 2011 de 34° 24.792'N 12° 48.576'E après avoir avancé à 4,4 n en direction de l'île de Lampedusa pendant 6 heures à partir de leur dernière position GPS #2.

Les positions heure par heure de l'embarcation à la dérive ont été calculées en utilisant les données quotidiennes sur les courants de surface actuels du modèle NEMO et les données horaires du vent de l'aéroport de Lampedusa. Les navires en mer dérivent en général à 3-5% de la vitesse du vent en fonction de la partie transversale du navire qui se trouve au-dessus et en dessous de la ligne de flottaison. Pour l'embarcation pneumatique des réfugiés du type Zodiac, nous avons au début choisi 4 % de la vitesse du vent pour la dérive des navires. Puis nous avons ajusté le fardage à 4,8% pour que la trajectoire estimée se termine à Zlitan le 10 avril 2011.

4. Résultats

La route estimée suivie par l'embarcation des réfugiés est représentée par une ligne rouge dans les Figures 1-3. Sont marqués sur la Fig. 1 : Tripoli d'où est partie l'embarcation, GPS1 et GPS2 pour lesquelles l'heure et l'emplacement de l'embarcation sont connus, Adrift - le lieu où l'embarcation s'est retrouvée à court de carburant et a commencé la dérive à 07 :00 le 28 mars 2011, et Zlitan en Libye où l'embarcation a finalement accosté. L'île de Lampedusa est la grande île dans la bordure nord de la Fig. 1. Sont également indiqués, les courants marins de surface prévus le 30 mars 2011 sur le

modèle ordinateur de NEMO. Les flèches jaunes indiquent la vitesse et la direction du courant de surface qui sont données tous les 6,25 km. A 25 cm/sec (0.5 n) une flèche et une échelle de 25 cm/sec figurent dans la partie supérieure de l'image.

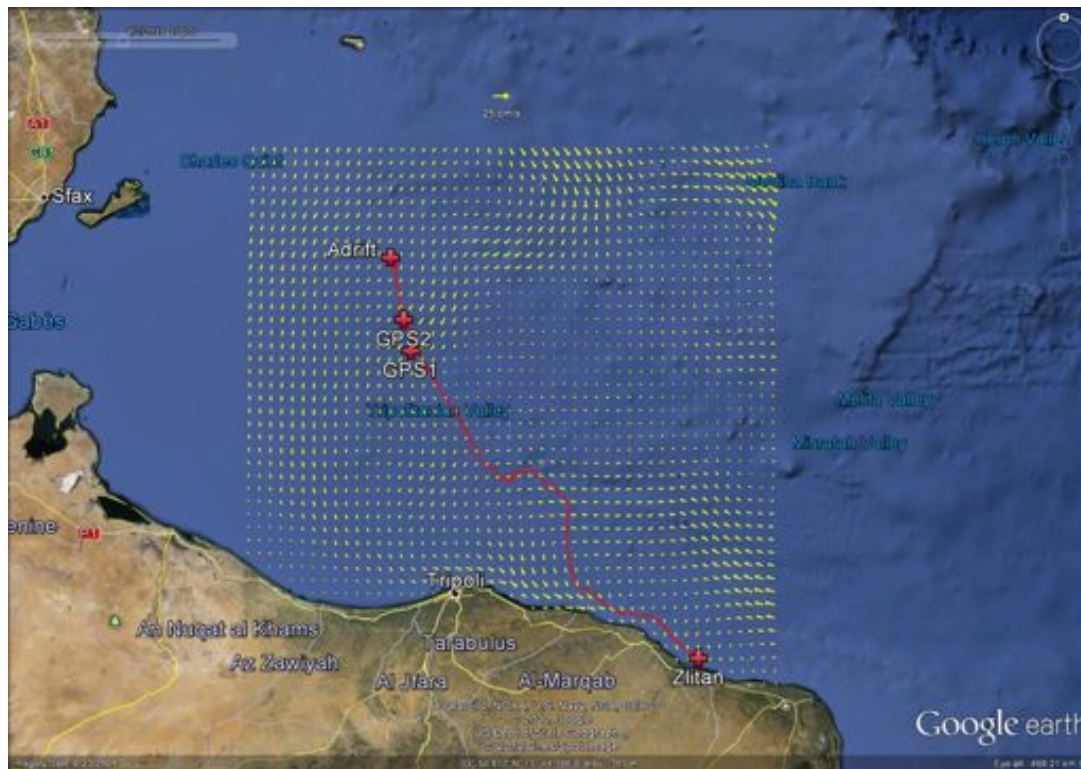


Fig. 1 Estimation de la route (rouge) suivie par l'embarcation de réfugiés à la dérive en 2011.

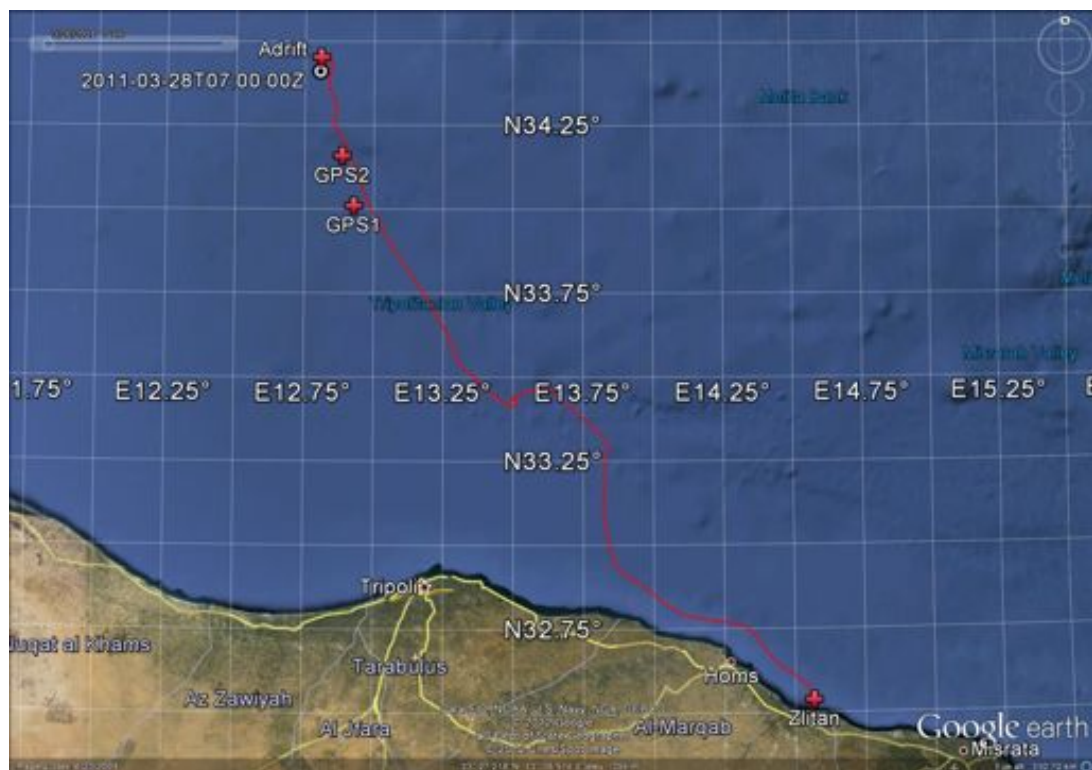


Fig. 2 Estimation de la route (rouge) suivie par l'embarcation de réfugiés à la dérive en 2011 avec lat/long.



Fig. 3 Route estimée suivie (rouge) par l'embarcation de réfugiés avec les données horaires au quotidien.

L'erreur dans l'estimation de la route suivie lors de la dérive du modèle était au départ due à l'incertitude sur l'heure et la position où l'embarcation s'est retrouvée à court de carburant et a commencé à partir à la dérive. Une erreur estimée de +/- 2 heures pour l'heure où le carburant est venu à manquer, et une vitesse de 4,0 n implique que l'erreur initiale autour de la position de la dérive indiquée dans les Figures 1-3 était un cercle d'un rayon de 8 mn. Comme la dernière localisation de l'embarcation à la dérive est connue, nous pouvons supposer que l'erreur sur la route suivie par l'embarcation à la dérive a diminué de manière linéaire dans le temps, pour aboutir à un cercle à moins de 2,2 nm après le 5 avril 2011, et à moins de 1mn après le 8 avril 2011.

5. Résumé

La dérive estimée de l'embarcation était beaucoup plus fortement dominée par les vents sud-est que par les courants de surface, avec un facteur de 2:1. Les courants de surface étaient essentiellement sud-ouest et parallèles à la côte de la Libye où ils étaient est sud-est parallèles à la côte. Le vent était en général de direction sud-est à sud en mars/avril 2011.

L'utilisation des données du vent de l'aéroport de Lampedusa pour représenter les vents de toute la région modélisée constituait une limite du modèle de dérive estimée de l'embarcation des réfugiés. Les données météorologiques de Lampedusa englobaient la pression atmosphérique, la vitesse et la direction du vent, la température de l'air, l'humidité, la visibilité, les précipitations et faisaient l'objet d'un rapport régulier et semblaient être de bonne qualité. D'autres données météorologiques de Libye et de Tunis pour mars/avril 2011 présentaient des trous importants et étaient limitées sur le plan des paramètres enregistrés. Les données du vent de l'aéroport de Lampedusa étaient probablement bonnes pour la haute mer mais moins représentatives à 10 km de la côte de Libye.

Voir le fichier intitulé "model_track_animation.kml" pour une animation Google Earth de la dérive estimée de l'embarcation des réfugiés. Lorsque ce fichier s'ouvre dans Google Earth, un curseur de temps apparaît en haut. Deux pointeurs peuvent être séparés pour contrôler l'étiquetage de l'estampille temporelle de l'animation. Essayez de faire glisser le curseur de droite près du curseur de gauche. En haut à droite au-dessus du curseur, se trouve un bouton action/pause que l'on peut utiliser pour contrôler l'animation.

Remerciements

Nous remercions le site internet MyOcean <http://www.myocean.eu.org/index.php/products-services/catalogue> pour nous avoir fourni les données sur les courants de surface. MyOcean fournit essentiellement des données des alliances régionales EuroGOOS qui ont largement contribué à structurer la communauté océanographique opérationnelle européenne. Les courants marins ont été en fait produits par l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) en Italie. INGV utilise NEMO (Nucleus for European Modeling of the Ocean), un cadre de modélisation perfectionné pour la recherche océanographique, l'océanographie opérationnelle, les prévisions saisonnières et les études du climat. Voir <http://www.nemo-ocean.eu/>

Nous remercions également EuroWeather pour les données météorologiques à l'aéroport de l'île de Lampedusa. Voir <http://www.eurometeo.com/english/home>.

ANNEXE B

Benvenuto maricogecap. Registered User PIN - DISTRESS (Administrator)		Lingua: <input checked="" type="radio"/> Italiano <input type="radio"/> English	
Menu Home Page Invio msg al Mobile Controllo messaggi verso Mobile Leggi messaggi da Mobile Gestione Utenti Gateway Rubrica Inoltro EGC Polling Scaricamento DNID Richiesta Status del Messaggio Visualizza Report di Posizione Gestione visualizzazione contenuto del DNID Visualizza Storico Posizioni Visualizza Maps Uscita (rimuove tutti i cookie)		Inoltro Enhanced Group Call (EGC) EGC Inoltro: RESP:MSGACCEPT MSG-REF: 381240 Message Accepted 11-04-03/08-34 UTC Regione: Tutti Priorità: DISTRESS Codice del Servizio: S.A.R. per area circolare Indirizzo: Lat: 34 N Long: 13 E Raggio: 050 Codice di Ripetizione: Retrasmettere dopo 4 ore (2 trasmissioni) Codice di Presentazione: IAS Testo del EGC: FM MRCC ROME - ITALIAN COAST GUARD TO ALL SHIPS TRANSITING IN SICILY CHANNEL BT ON 27 MARCH 2011 SICILY CHANNEL SEA IN POSITION LAT. 33°58'.2" N - LONG. 012°55'.8"E AT 1615GMT A BOAT WHIT ABOUT 68 POB PROBABLY IN DIFFICULT. ALL SHIPS TRANSITING IN THE AREA ARE REQUESTED TO KEEP A SHARP LOOKOUT AND REPORTING ANY SIGHTING URGENTLY AT MRCC ROME AT FOLLOWING <input type="button" value="Inoltro EGC"/>	

EV 1339

TX 03/0308

NEXT 03/14/308

J.C. [Signature]

Telecom Italia Inmarsat-C Terminal – Transmission AGA

Bienvenue maricogecap – PIN utilisateur enregistré – DÉTRESSE (Administrateur)

langue: O Italien

O Anglais

Transfert du système d'appel de groupe amélioré (AGA)

Système d'appel de groupe amélioré transféré: RESP:MSGACCEPTMSG-REF: 381240 Message accepté 11-04-03/08-34 UTC

Zone: toutes

Priorité; DÉTRESSE

Code du service: SAR pour zone circulaire

Coordonnées: lat.: 34 N long.: 13 E rayon: 050

code de répétition: Retransmettre dans 4 heures

code présentation: IAS

TEXTE DE L'AGA:

FM MRCC ROME – GARDE-COTES ITALIENS

A TOUS LES NAVIRES TRANSITANT DANS LE CANAL DE SICILE

BT

LE 27 MARS 2011 CANAL DE SICILE, MER EN POSITION LAT. 33°58'.2" N. – LONG. 012°55'.8"E À 16H52 GMT UN BATEAU AVEC ENVIRONS 68 PAB PROBABLEMENT EN DIFFICULTÉS. ON DEMANDE À TOUS LES NAVIRES TRANSITANT DANS LA ZONE UNE VIGILANCE ACCRUE ET QU'ILS RAPPORTENT SANS DÉLAI TOUTE OBSERVATION AU MRCC ROME

BROADCAST WARNING MESSAGES QUERY RESULTS
CATEGORY: HYDROLANT Warning Number: 512/2011
<p>HYDROLANT 512/2011 (52,53,56) (Cancelled by: HYDROLANT 637/2011)</p> <p>EASTERN MEDITERRANEAN SEA. VESSEL, 68 PERSONS ON BOARD, IN NEED OF ASSISTANCE IN 33-58.8N 012-55.8E AT 271652Z MAR. VESSELS IN VICINITY REQUESTED TO KEEP A SHARP LOOKOUT, ASSIST IF POSSIBLE. REPORTS TO MRCC ROME, INMARSAT-C: 424744220, PHONE: 390 6592 4145 OR 3906 5908 4409, FAX: 390 6592 2737 OR 3906 5908 4793, E-MAIL: UFFICIO3.REPARTO3@MIT.GOV.IT.</p> <p>(280406Z MAR 2011)</p>

Diffusion de messages d'alerte

Résultats de la requête

Catégorie: HYDROLANT

Numéro d'alerte: 512/2011

HYDROLANT 512/2011 (52, 53, 56)

(Annulé par bulletin d'alerte d'urgence 637/2011)

Méditerranée orientale

Embarcation, 68 personnes à bord, en besoin d'assistance

Localisé à 33-58.8N 12-55.8E à 271652Z MAR.

Navires à proximité, prière de rester très vigilants, aider si possible.

Rapports à MRCC Rome, INMARSAT-C: 424744220

TELEPHONE: 390 65 92 4145 ou 3906 5908 4409,

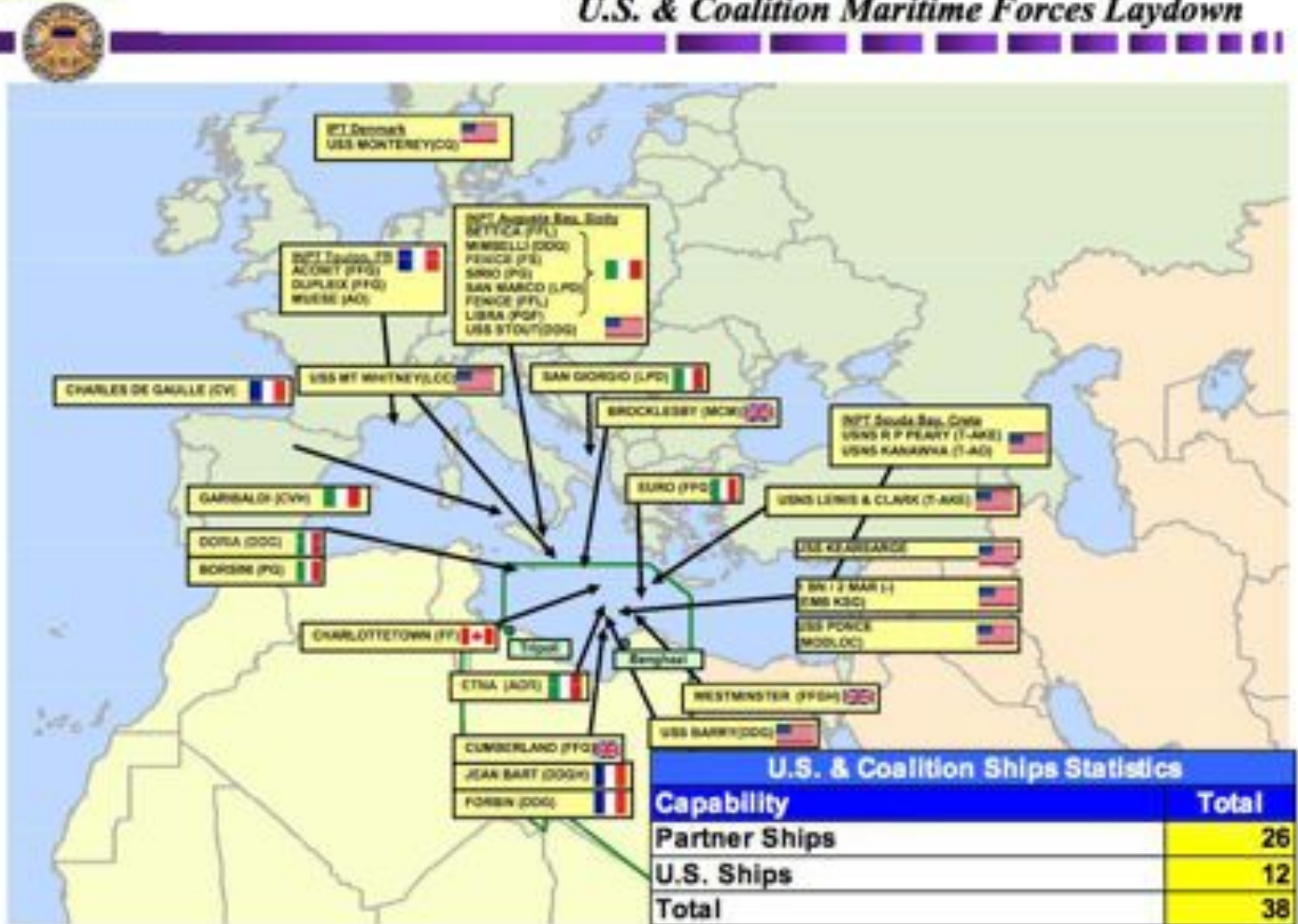
FAX: 390 6592 2737 ou 3906 5908 4409

E-MAIL: UFFICIO3.REPARTO3@MIT.GOV.IT.

(280406Z MAR 2011)

UNCLASSIFIED

U.S. & Coalition Maritime Forces Laydown





NATO Arms Embargo against Libya - Operation UNIFIED PROTECTOR - Area of Operation



COALITION STRIKES



Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne

Varsovie le 28 novembre 2011

Notre référence: 17329/28.11.2011

Veuillez indiquer cette référence dans votre lettre de réponse

Souhayr Belhassen

Président de la FIDH

Olivier Clochard

Président de Migreurop

Stéphane Maugendre

Président du GISTI

Fred Mawet

Directeur du CIRE

Pierre Tartakowsky

Président de la LDH

Chère Madame, chers messieurs,

Je vous prie d'accepter mes excuses pour cette réponse tardive à votre lettre. J'ai utilisé ce temps pour vérifier tous les détails des opérations conjointes qui se sont déroulées en Méditerranée centrale entre le 22 mars et le 10 avril, qui, comme vous l'indiquez dans votre lettre, est la période au cours de laquelle l'embarcation a dérivé en haute mer.

Vous trouverez les résultats de notre examen interne dans les 2 documents joints. L'Agence ne pourra répondre à une de vos questions de manière précise. Il est difficile de vous donner les coordonnées exactes des navires entre le 22 mars et le 10 avril, car ils étaient en déplacement constant. Cependant, nous indiquons précisément la zone opérationnelle dans laquelle ils se déplaçaient.

Je voudrais utiliser cette opportunité pour vous assurer que l'un des principaux objectifs de toutes les opérations maritimes coordonnées par l'Agence est de sauver des vies. Ces derniers temps uniquement (jusqu'en novembre), plus de 22 000 personnes ont été sauvées dans le cadre des opérations conjointes coordonnées par Frontex; la majorité de ces opérations ont eu lieu au sud de Lampedusa.

Toutes ces affaires de sauvetage ont été coordonnées par un MRCC (centre de coordination de sauvetage en mer) compétent, conformément aux procédures de recherche et de sauvetage approuvées au niveau international. Plusieurs navires italiens participant à l'opération de contrôle des frontières Hermès, et coordonnés par l'Agence ont été envoyés plus de 140 fois à la rescousse de personnes en détresse.

Pour situer cet effort dans son cadre, je voudrais souligner le fait que la mer Méditerranée couvre une zone de 2,5 millions de kilomètres carrés; plus de 20 pays possèdent une côte Méditerranéenne. Si nous prenons en compte ces chiffres et les comparons avec le nombre de moyens maritimes ayant participé aux opérations conjointes Hermès (en général deux navires de garde), nous pouvons rapidement tirer la conclusion que Frontex en tant que coordinateur des opérations de contrôle des frontières en Méditerranée centrale n'est même pas un petit acteur.

Je souhaiterais également partager avec vous certaines de nos observations concernant le régime du sauvetage. Des amendements récents à la convention sur la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) et aux conventions de recherche et de sauvetage rappellent le devoir de toutes les parties de coordonner et de coopérer en matière d'opérations de sauvetage en mer. Au niveau de l'UE, des directives ont été émises pour le Code des frontières de Schengen (décision du Conseil du 26 avril 2010). Frontex pour sa part inclut dans chaque plan opérationnel, des règles et des principes généraux sur l'interception ainsi que sur la recherche et le sauvetage et l'accostage. Dans le même temps, l'Europe ne s'exprime pas d'une même voix sur ce plan.

Notre expérience nous a permis de mettre en exergue un certain nombre de points qui, s'ils étaient résolus, faciliteraient la coopération dans ce domaine:

- Une meilleure capacité des Etats côtiers à appliquer pleinement leurs obligations en termes de contrôle pour empêcher le départ de navires n'étant pas en état de naviguer (souvent les personnes à bord ne sont pas conscientes de l'état de navigabilité d'une embarcation en haute mer),
- Une meilleure capacité de recherche et de sauvetage pour les Etats côtiers,
- Un accord sur une définition commune de la « situation de détresse »,
- Un accord sur l'interprétation commune de la recherche et du sauvetage et des responsabilités SOLAS pour offrir un lieu de débarquement sûr.

J'espère que cette réponse vous aidera dans votre examen de ce tragique incident. Je reste à votre disposition pour toute autre question que vous souhaiteriez poser.

Bien cordialement.

Gil Arias

Directeur exécutif adjoint

Pièces jointes:

1. Déploiement des moyens entre le 22 mars et le 10 avril 2011
2. Résumé des Opérations maritimes conjointes coordonnées par Frontex

*PERIODE ENTRE LE 22 MARS ET LE 10 AVRIL 2011 EN MEDITERRANEE CENTRALE**A. Opération conjointe en mer Poséidon**I.**Coordonnées opérationnelles zone B:*

<i>A: 36°41'34"N</i>	<i>21°46'06"E</i>
<i>B: 34°52'13"N</i>	<i>24°43'39"E</i>
<i>C: 34°52'13"N</i>	<i>24°43'40"E</i>
<i>D: 34°55'33"N</i>	<i>26°15'35"E</i>
<i>E: 35°34'21"N</i>	<i>27°35'53"E</i>
<i>F: 35°16'02"N</i>	<i>27°42'50"E</i>
<i>G: 34°38'04"N</i>	<i>26°17'16"E</i>
<i>H: 34°25'40"N</i>	<i>24°42'38"E</i>
<i>I: 34°25'10"N</i>	<i>21°46'04"E</i>

*2.**Moyens aériens:**Avion C- 296M (Portugal)*

- *Pas d'hélicoptères*

*Moyens maritimes**Navire de patrouille offshore (Roumanie)*

B. Opération conjointe Hermes

1.

Coordonnées opérationnelles de la zone A (il y avait une zone d'exclusion aérienne sous le 35e parallèle afin d'éviter d'éventuelles attaques de missiles depuis la côte libyenne):

A: 36°45'N 012°15'E

B: 37°00'N 011°40'E

C: 35°15'N 011°42'E

D: 34°40'N 011°55'E

E: 34°04'N 011°30'E

F: 33°47'N 011°55'E

G: 35°35'N 013°18'E

2.

Moyens aériens:

Mars: avion ATR 42 (Italie), avion C-295M (Portugal), Dornier 228 (Pays-Bas)

Avril: avion ATR 42 (Italie), avion Piaggio (Italie)

- Pas d'hélicoptères*

Moyens maritimes (Italie seulement):

Mars: navire de patrouille côtier (x2)

Avril: navire de patrouille côtier (x2)

C. *Opération conjointe Aenas*

I.

Coordonnées opérationnelles de la zone Zulu:

A: 40°00'N 018°59'E

B: 37°49'N 016°39'E

C: 38°51'N 019°40'E

D: 37°25'N 020°10'E

Coordonnées opérationnelles zone Alfa:

E: 40°34'N 018°34'E

F: 40°34'N 018°54'E

G: 39°30'N 018°34'E

H: 39°30'N 018°54'E

Coordonnées opérationnelles Zone Bravo:

I: 37°49'N 016°39'E

L: 37°49'N 017°09'E

M: 39°16'N 017°55'E

N: 39°16'N 018°25'E

2.

Moyens aériens: (IT seulement)

Avril: avion ATR 42 (x2)

Hélicoptère AB-412 HP

Hélicoptère AW-139

Moyens maritimes: (IT seulement)

Avril: CPV (x3)

FIB (x5)

	Zone	Moyens aériens (type avion/hélicoptère, pays)	Moyens maritimes (type CPV/OPV/Bateau rapide, pays)	Moyens de surveillance terrestre (pays)	Experts (pays)	Nbre d'affaires R&S	Nbre de personnes sauvées	Nbre d'entretiens effectués	Nbre de facilitateurs arrêtés	Détection de crimes (drogue, trafic, pollution, pêche illégale, piraterie, utilisation de documents faux/falsifiés, etc.
Hera	Entre les îles Canaries et la côte d'Afrique de l'ouest	FWA x 3 (Islande, Italie, Luxembourg)	CPV x 2 (Espagne)	néant	Aucun expert envoyé	1	15	néant	4	néant
Indalo	Mer Méditerranée de l'ouest au sud de l'Espagne	FWA x 7 (Espagne, Italie, Slovaquie, Finlande, France, Luxembourg, Portugal), hélicoptère x 1 (Espagne)	CPV x 2 (Espagne, Portugal), CPV x 3 (Italie, France, Pays-Bas), OPV x 2 (Espagne, Islande)	néant	DBR (Belgique x 10, Espagne x 8, France x 16, Portugal x 6, Allemagne x 4), ICC x 10, 10 x 4, TL x 8)	75	1919	412	38	102 affaires rapportées d'immigration illégale, 18 affaires de trafic de drogue ; 7 incident sde pollution
Minerva	Voir les ports sur la côte sud de l'Espagne	néant	néant	Equipement CO2 x 1 (Belgique), équipement de cardiologie x 13 (Espagne)	BCE (Autriche x 2, Belgique x 2, Bulgarie x 1, Estonie x 1, Espagne x 9, France x 3, Italie x 4, Lettonie x 1, Pays Bas x 6, Norvège x 3, Roumanie x 3, Slovaquie x 1), DT (Belgique x 2, Suisse x 1, 11 x Espagne, Finlande x 2, Lettonie x 2, Pays Bas x 1, Portugal x 4, Roumanie x 2, Slovaquie x 1), DBR (Pays Bas x 1), Observateurs (Géorgie x 4, Ukraine x 4), ICC x 5, IO x 1, TL x 9	néant	néant	49	13	338 affaires rapportées d'immigration illégale (171 cachés dans les moyens de transport, 105 traversées illégales de la frontière, 56 concernant des documents faux ou falsifiés ; 6 affaires de facilitation) ; 198 affaires de trafic de drogue ; 781 requêtes judiciaires ; 34 affaires de voitures volées ; 3 affaires de trafic de marchandises
Hermes	Sud de Lampeusa et de la Sardaigne	FWA x 11 (Italie, Pologne, Portugal, Pays-Bas, France), hélicoptère x 2 (Italie)	CPV x 3 (Italie)	néant	Experts (DBR) x 16, (Portugal, Espagne, Italie, Pays Bas, Belgique, Suisse, Roumanie, France, Allemagne, Autriche, Danemark, Hongrie, Suède)	144	20012	2025	165	1 incident de pollution

	Zone	Moyens aériens (type avion/hélicoptère, pays)	Moyens maritimes (type CPV/ OPV/ Bateau rapide, pays)	Moyens de surveillance terrestre (pays)	Experts (pays)	Nbre d'affaires R&S	Nbre de personnes sauvées	Nbre d'entretiens effectués	Nbre de facilitateurs arrêtés	Détection de crimes (drogue, trafic, pollution, pêche illégale, piraterie, utilisation de documents faux/falsifiés, etc.
Aenas	Mer Ionienne	FWA x 5 (Italie, Slovaquie, Finlande, Islande, Luxembourg), Hélicoptère x 2 (Italie, Allemagne)	CPV (Italie), FIB (Italie)*	néant	Experts (DBR) (Danemark x 4, France x 1, Islande x 2, Portugal x 2, Roumanie x 7, Suède x 4), TL x 10	8	301	583	49	3 incidents de pollution en mer, 1 incident de pêche illégale
Poseidon	Méditerranée de l'est/ mer Egée	Hélicoptère x 3 (Roumanie, Lettonie, Lituanie), FWA x 2 (Portugal, Islande)	FIB x 5 (Lettonie, Finlande, Lituanie, Pays bas), OPV x 2 (Roumanie, Islande), CPV x 1 (Italie), CPB x 1 (Roumanie)	Unités de surveillance mobiles x 3 (Lettonie, Lituanie)	Experts (DBR)(Autriche x 6, Allemagne x 6, Danemark x 1, Estonie x 2, France x 1, Hongrie x 3, Lituanie x 7, Lettonie x 4, Pays Bas x 7, Norvège x 4, Pologne x 5, Roumanie x 8, Suède x 2, Slovaquie x 1, Slovaquie x 2, Royaume Uni x 1)	6	192	88	24	3 incidents de pollution en mer, 3 affaires de trafic de cigarettes, 27 documents falsifiés détectés

Acronymes

CPB	Navire de patrouille côtier
CPV	Vaisseau de patrouille côtier
OPV	Vaisseau de patrouille au large
FWA	Avion à voilure fixe
DBR	Chargé du débriefing/interrogatoire
BCE	Expert contrôle frontières
ICC Staff	Coordinateurs
IO	Officiers du renseignement (Analyse des risques)
TL	Interprètes
DT	Equipe canine
FIB	Bateau d'intervention rapide

De: Eichenlaub Matthias [eichenlaub.matthias@hq.nato.int]
Envoyé le: Lundi 3 octobre 2011 14h14
A: Bos Emiliano
Copie à: Riley Chris
Objet: Votre question du 27 Sep

CLASSIFICATION: NON CLASSE SECRET OTAN

Cher M. Bos,

Veillez m'excuser du temps que nous avons mis à vous répondre. Veuillez comprendre que l'événement en question remonte à plusieurs mois et il a fallu du temps pour vérifier tous les faits.

Vous pouvez utiliser le texte ci-dessous comme déclaration écrite en réponse à votre question spécifique du mardi 27 septembre dernier:

Il peut être attribué à la porte-parole de l'OTAN, Mme. Oana Lungescu.

« Événements du 27 mars 2011 concernant un vaisseau de migrants

Le commandement maritime de l'OTAN n'a pas reçu de demande d'assistance relativement à ce navire de migrants. L'OTAN a au contraire reçu des autorités italiennes un avis général le soir du 27 mars 2011 pour l'alerter quant à la présence d'un vaisseau en difficulté transportant 68 personnes.

Ce message n'était pas un ordre d'engager les recherches et les secours, ni une demande d'assistance. Le message demandait simplement à l'OTAN de tenir les garde-côtes italiens au courant « au cas où » le vaisseau « serait aperçu ». Un appel téléphonique avait été passé depuis le bateau et les coordonnées de l'appel ont été fournies. Au moment où le message a été reçu, le vaisseau de l'OTAN le plus proche se trouvait à 24 milles nautiques du vaisseau susdit.

Les commandants de navires sous le commandement de l'OTAN connaissent parfaitement l'obligation qui leur incombe au titre de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). A ce titre, les navires de l'OTAN font tout leur possible pour répondre aux appels de détresse et fournir une assistance en cas de besoin, comme ils l'ont fait à plusieurs reprises pendant l'opération en Lybie.

Depuis le début de l'opération d'embargo, les navires de l'OTAN ont directement concouru au sauvetage plus de 600 personnes en détresse en mer. Grâce à notre coordination avec les autorités nationales et les gardes-côtes, nous avons facilité le sauvetage de bien des centaines d'autres.

Autres éléments de contexte

Depuis le 23 mars 2011, les navires de guerre et les avions de l'OTAN patrouillent aux abords des eaux territoriales libyennes pour empêcher les flux d'armes, de matériel militaire et de mercenaires vers la Lybie.

Les questions de migration ne rentrent pas dans le mandat de cette mission. Cependant, tous les navires placés sous le commandement de l'OTAN connaissent pleinement leurs responsabilités en ce qui concerne le droit maritime international en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). A ce titre, les navires de l'OTAN font tout leur possible pour répondre aux appels de détresse et pour assurer une aide en cas de besoin, comme ils l'ont fait à plusieurs occasions.

Par exemple, le 26 mars 2011, les navires de l'OTAN ont réagi en apprenant que deux navires de migrants avec plus de 500 personnes à bord étaient en détresse. Ces navires ont ensuite été secourus directement par les autorités italiennes. Dans le cadre de ce sauvetage, un navire de l'OTAN a utilisé son hélicoptère pour transporter deux femmes et un nouveau-né afin de leur assurer des soins médicaux.

Le 10 juillet 2011, un navire de l'OTAN a répondu à l'appel d'un vaisseau en détresse à 75 milles environ de la côte de Lybie. Le navire de l'OTAN a fourni une aide médicale, de la nourriture et une assistance mécanique aux migrants en détresse. Compte tenu de la dégradation de la situation humanitaire à bord, les 114 migrants ont été transférés à bord du navire de l'OTAN conformément au protocole de sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et emmenés en Tunisie où ils seraient en sécurité.»

Matthias Eichenlaub

Section Presse et Médias

Centre d'opérations médias

QG de l'OTAN

Bureau: +32 (0)2 707 1028 / Portable: +32 (0)2 475 752 291

NATO / OTAN Le Secrétaire Général Adjoint pour les Opérations

27 mars 2012

OPS (2012)0133

Chère Madame Strick

Merci pour votre lettre du 10 février 2012 dans laquelle vous demandez un complément de détails sur des points spécifiques.

1. Concernant le lieu et les actions entreprises par l'ITS ETNA sous le commandement de l'OTAN pendant la période concernée, nous avons reçu les informations suivantes des autorités italiennes:

L'ETNA n'a reçu qu'un appel de détresse le 26 mars 2011 et a lancé une opération de sauvetage, sauvant 243 personnes sur une embarcation. Le 27 mars 2011 au moment du fax du MRCC auquel votre lettre fait référence, l'ITS ETNA était à 155 miles nautiques de la position indiquée dans le fax du MRCC. Le lendemain, le navire a mené plusieurs activités opérationnelles (opérations en vol incluses) à 120/150 miles nautiques de la position indiquée dans le fax du MRCC. L'hélicoptère à bord n'a jamais établi de contact avec les bateaux en difficulté en mer et n'a jamais distribué de nourriture ou de matériel à des embarcations transportant des personnes à bord. De manière générale, aucun hélicoptère italien n'a opéré de sauvetage ou apporté un soutien à un bateau dans le besoin.

Comme pour tout autre bateau italien, le 27 mars au moment du fax du MRCC, le navire italien le plus proche du point de détresse était l'ITS Orsini à 37 miles nautiques de la position indiquée par l'appel de détresse.

Enfin, le seul autre navire italien opérant dans la zone était l'ITS Garibaldi – à 120/150 miles nautiques du fax du MRCC.

2. Concernant l'emplacement et les actions entreprises par l'ESPS MENDEZ NUNEZ opérant sous le commandement de l'OTAN pour la période concernée, la délégation espagnole à l'OTAN a fourni les informations suivantes qui vous ont été envoyées séparément par le ministère de la Défense nationale d'Espagne en réponse à votre lettre du 8 février 2012:

Concernant la réception de la première notification du 27 mars 2011 du Centre de coordination du sauvetage maritime de Rome ayant rapport à une petite embarcation probablement en difficulté, les autorités espagnoles confirment que la frégate espagnole MENDEZ NUNEZ n'a reçu aucun fax ni autres outils de communication concernant ce problème et les événements référencés dans votre lettre. Elles ont ajouté que le 26 et le 27 mars, le navire a participé à 2 autres opérations de recherche et de sauvetage.

Concernant la vision rapportée d'un hélicoptère, les autorités espagnoles confirment que l'hélicoptère de la frégate MENDEZ NUNEZ n'a pas vu ni pris contact avec la petite embarcation en question.

Enfin, les autorités espagnoles ont rappelé que tous les navires espagnols sont conscients de leurs obligations dans le cadre du droit de la mer, notamment celles concernant l'assistance aux personnes ou aux navires en détresse, et rappellent que lors de l'Opération Unified Protector, la frégate espagnole MENDEZ NUNEZ a activement aidé de nombreux navires en détresse.

3. En réponse à votre troisième question concernant le fax envoyé au MCHQ de Naples par le MRCC de Rome le 27 mars 2011, et demandant s'il avait été passé à tous les moyens maritimes impliqués dans les opérations de l'OTAN dans la zone concernée, je peux confirmer que durant cette période, toutes les informations sur d'éventuels mouvements de navires migrants étaient systématiquement passées aux unités de l'OTAN en mer pour les tenir au courant de la situation maritime. Dans le tragique incident en question, en dépit de la nature imprécise de la demande d'information contenue dans le fax du MRCC, qui n'était pas une demande formelle d'assistance ou « un appel de détresse », il a été transféré aux unités de la task force de l'OTAN sous son contrôle opérationnel.

En outre, il est à noter que pendant l'Opération Unified Protector, SHAPE avait des réunions avec l'Organisation internationale des migrations (OIM), le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (UNHCR), et l'Organisation maritime internationale (OMI) pour une meilleure coordination concernant les migrants en mer. Les noms des contacts ont été échangés pour permettre une communication fluide et fonctionnelle. Lorsque les migrants ont été repérés, ceci a été notifié au garde-côte national responsable de cette zone spécifique de recherche et de sauvetage, ainsi qu'à l'OIM et à l'UNHCR, afin de mieux se préparer à un éventuel débarquement des migrants. Ce système a fonctionné à la satisfaction des organisations impliquées.

Il faut également noter que pendant toute la période de l'Opération Unified Protector, des moyens maritimes de l'OTAN ont directement aidé au sauvetage de plus de 600 migrants en détresse en mer, dont des centaines le jour avant le fax du MRCC. Dans tous les cas, les navires de guerre de l'OTAN ont fait tout ce qu'ils ont pu pour répondre aux appels de détresse et apporté de l'aide lorsque cela était nécessaire. En outre, au travers d'une coordination avec les autorités nationales, l'OTAN a indirectement facilité le sauvetage de plusieurs centaines d'autres personnes. Les commandants des navires de guerre sous le commandement de l'OTAN étaient et restent parfaitement conscients de leurs obligations dans le cadre du droit international et du droit de la mer et ont répondu de manière appropriée.

J'espère que ces éléments répondent à vos questions et je reste à votre disposition pour des questions complémentaires.

Bien cordialement.

Stephen Evans