



Sauvetage en mer

Déclaration syndicale

Le sauvetage en mer constitue une obligation internationale. Les navires n'ont jamais été aussi nombreux sur les mers. Seulement, depuis 2014, les pertes de vies humaines sont chaque année très importante en mer : les chiffres du Haut-Commissariat pour les réfugiés (HCR) sont très parlants : (2018 : 1408, 2017 : 3139, 2016 : 6038, 2015 : 3538). Pourtant, du fait de la spécificité du milieu maritime, la législation veut que **tout capitaine de navire ait le devoir de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer**, et ce indépendamment de la nationalité de cette personne, de son statut ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée.

Nous, syndicats et gens de la mer de plusieurs pays d'Europe, soulignons notre attachement à la tradition et aux idéaux séculaires de notre profession : le sauvetage, sans égard à la personne, ni aux circonstances, est une obligation fondamentale. Nous mettons notre honneur à porter secours à quiconque se trouvant en détresse à proximité de nos navires. Le sauvetage, de par sa nature obligatoire, ne fait pas partie de la politique migratoire, et ne doit pas être façonné par elle.

Nous récusons toute criminalisation des équipages et capitaines des navires agissant ainsi. Au contraire, nous insistons sur le fait qu'ils procèdent en vertu des obligations du droit international. Ce sont les gouvernements qui refusent de porter assistance qui violent le droit international :

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982

(Convention UNCLOS) qui stipule que « tout État 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 :

- il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer;
- 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 pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974

(Convention SOLAS) prévoit que 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 (2) 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)).

Les amendements aux Conventions SOLAS règle 33 et SAR chapitre 3.1.9 visent à s'assurer de la continuité et de l'intégrité des services SAR, à veiller à ce que les personnes en situation de détresse en mer soient secourues tout en minimisant les dommages de ces interventions pour les navires concernés. Ils exigent donc que les États contractants :

- Se concertent et coopèrent afin que les capitaines de navires prêtant leur assistance en prenant à leur bord des personnes en situation de détresse soient relevés de leurs obligations commerciales avec une déviation minimale par rapport au parcours initialement prévu ;
- Organisent un débarquement dans les délais les plus rapides possibles.

En dépit de la clarté de ces obligations, la criminalisation du sauvetage en mer s'intensifie. De multiples procédures judiciaires, notamment pour trafic illicite de migrants, ont été engagées contre les capitaines de navires, le personnel navigant, les pêcheurs ou les ONG réalisant du sauvetage récurrent. Après des années de procès, ils ont tous été blanchis, ce qui montre le caractère abusif et la visée dissuasive de ces procédures.

Nous demandons instamment à l'Union européenne et aux États membres d'introduire dans leur arsenal législatif une exception humanitaire claire qui rende impossible la criminalisation de la solidarité. Cette introduction est exigée pour une bonne application du Protocole de Palerme contre le trafic illicite de migrants (2000), auquel l'Union européenne et ses États membres sont parties. Comme l'a rappelé en 2015 la Conférence des États parties à ce Protocole, « les États devraient s'assurer que les cadres législatifs en place sont suffisamment explicites pour empêcher que des poursuites puissent être engagées contre ceux qui remplissent leur obligation de secours et de sauvegarde de la vie ».

Nous demandons par ailleurs aux armateurs des navires de mettre à la disposition des capitaines et équipages qui sauvent des vies assistance, soutien juridique et défense, s'ils se trouvent mis en cause par des autorités à terre.

Les organisations syndicales présentes exigent des États donnant pavillons et des États coordonnant les sauvetages d'appliquer ces conventions dans la plus stricte légalité et de donner tous les moyens de leur effectivité. Elles s'engagent à coopérer entre elles pour imposer leur application. Devant l'explosion du nombre de personnes à secourir en mer, la marine marchande mondiale, au travers de ses marins, ne peut suppléer aux États et à leurs

responsabilités. Ceux-ci doivent donc impérativement prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer leurs responsabilités envers toutes les personnes demandant assistance en mer.

Nous demandons le renforcement et la formation professionnelle spécifique du service public de sauvetage en mer ainsi que la formation obligatoire pour tous aux lois internationales, afin de leur permettre de répondre à leurs obligations, face à la hausse du nombre de personnes à secourir.

Nous demandons aux gouvernements européens de faciliter l'obtention d'un pavillon pour les navires qui s'inscrivent dans une démarche humanitaire pour secourir des migrants en haute mer.

Au-delà, nous considérons être une obligation des États d'organiser des opérations de sauvetage en mer, sur l'exemple de Mare Nostrum, plutôt que de miser uniquement sur des mesures sécuritaires, comme Frontex ou des patrouilles de l'OTAN.

Montreuil, le 15 novembre 2018

Organisation signataires :

- La CGT (France), Ver.di (Allemagne), BTB-FGTB (Belgique), FSC-CC.OO. (Espagne), CGIL, UIL, CISL (Italie), CGTP-IN (Portugal), PCS (Grande-Bretagne), International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA).