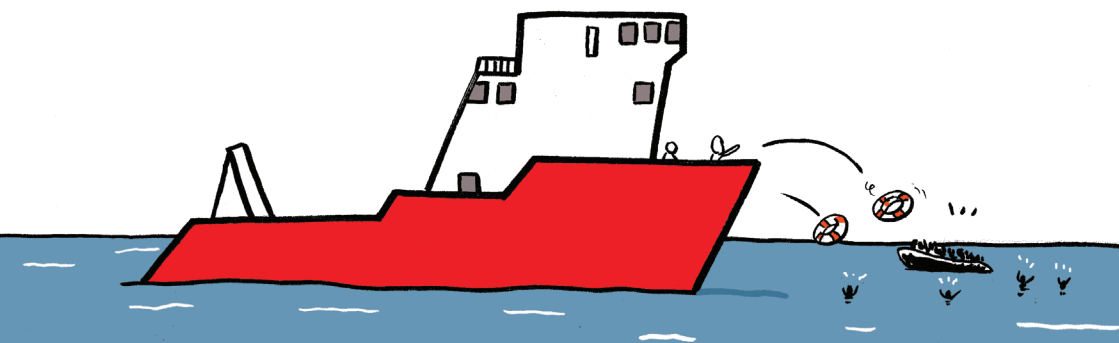


# SOS MEDITERRANEE



## STOP AUX *FAKE NEWS* sur le sauvetage en mer

SOS MEDITERRANEE, COMME TOUTES LES ONG DE SAUVETAGE EN MER, EST LA CIBLE DE DIVERSES CAMPAGNES DE DÉSINFORMATION QUI VISENT À DÉCRÉDIBILISER SON ACTION AUPRÈS DU PUBLIC. VOICI QUELQUES RÉPONSES DOCUMENTÉES POUR CONTRER CES « FAKE NEWS » ET RÉTABLIR LES FAITS.





## L'ACTION DES ONG EN MER COMME SOS MEDITERRANEE EST LÉGALE... ET VITALE.

### SOS MEDITERRANEE A TOUJOURS OPÉRÉ DANS LE PLUS STRICT RES- PECT DU DROIT MARITIME ET INTER- NATIONAL.

Son action n'est donc pas illégale. Au contraire : elle s'inscrit dans un cadre juridique précis et une longue tradition maritime. Ses opérations de recherche et de sauvetage en eaux internationales s'appuient sur l'obligation imposée à tout capitaine de porter assistance à toutes personnes en détresse en mer et de les débarquer dans un "lieu sûr dans un délai raisonnable (...) quels que soient leur nationalité ou leur statut ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées" (Amendement 2004 à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer). Plusieurs conventions internationales définissent les obligations de secours en mer, notamment :

- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer : [SOLAS \(1974\)](#);
- Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes : [SAR \(1979\)](#);
- Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer : [UNCLOS \(1982\)](#);
- Directives sur le traitement des personnes secourues en mer : [Résolution IMO MSC.167\(78\) \(2004\)](#).



La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS) stipule que : « le ou la 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 en les en informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible » (règle V/33.1). Lorsqu'une embarcation en détresse est repérée, tout.e capitaine doit donc, dans la mesure du possible, en référer au Centre de coordination et de sauvetage (CCS ou RCC en anglais) responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle l'embarcation se trouve. Il revient alors au Centre de coordination la responsabilité de coordonner le sauvetage, en désignant le(s) navire(s) responsable(s) du sauvetage puis le port sûr dans lequel les rescapé.e.s doivent être débarqué.e.s. Conformément à cette procédure, **SOS MEDITERRANEE** informe systématiquement les autorités maritimes à toutes les étapes de ses opérations de recherche et de sauvetage.



*Ce n'est pas de la responsabilité des citoyens  
de faire ces sauvetages.*



## L'ASSISTANCE À PERSONNE EN DANGER EST UN DEVOIR POUR TOUT.E.S LES CAPITAINES.

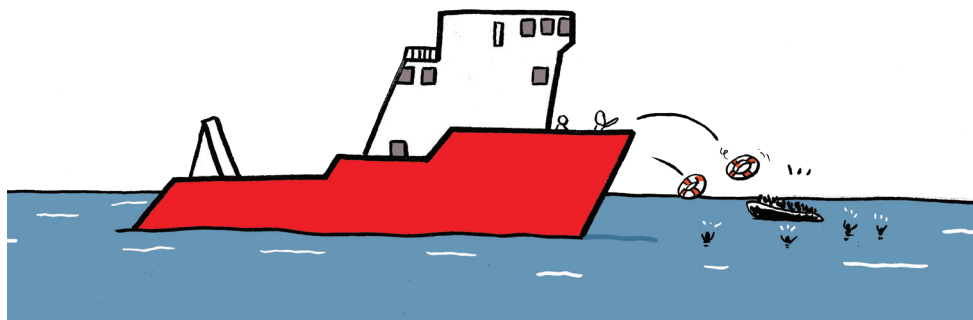
**TOUT.E CAPITAINE D'UN NAVIRE A  
NON SEULEMENT LE DEVOIR MORAL  
MAIS ÉGALEMENT L'OBLIGATION  
LÉGALE DE PRÊTER "ASSISTANCE À  
QUICONQUE EST TROUVÉ EN PÉRIL  
EN MER",** dans la mesure où "cela lui est pos-

sible sans faire courir de risques graves au navire,  
à l'équipage ou aux passager.e.s". (Convention des  
Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982).

Il appartient aux États de coordonner les opéra-  
tions de recherche et de sauvetage (SAR) dans  
les eaux internationales. Ainsi, les États côtiers  
en zones de recherche et de sauvetage (SAR)  
spécifiques doivent faciliter « la création et le  
fonctionnement d'un service permanent de  
recherche et de sauvetage adéquat et efficace »  
(art. 98 UNCLOS). Or, cela ne signifie pas néces-  
sairement que toutes les opérations de sauvetage  
sont menées par des navires d'État. Selon les  
circonstances, les Centres de coordination de

sauvetage nationaux peuvent être amenés à  
contacter un navire de la marine marchande ou  
tout autre navire privé qui se trouverait à proximité  
d'une embarcation en détresse, et lui donner  
ordre de lui prêter assistance.

La fin de l'opération militaire et humanitaire *Mare  
Nostrum*, faute d'avoir été remplacée par une  
autre opération de sauvetage européenne, a  
laissé une large zone de la Méditerranée centrale  
quasiment dépourvue de navires de sauvetage  
d'État. Cette opération, menée par la marine ita-  
lienne entre 2013 et 2014, avait permis de secourir  
plus de 150 000 personnes. Son arrêt a conduit  
à une augmentation sans précédent du nombre  
de naufrages. Ainsi, depuis 2016, la Méditerranée  
centrale est devenue la route maritime migratoire  
la plus mortelle au monde. **SOS MEDITERRANEE**  
considère cette situation inacceptable et croit que  
la société civile a aussi une responsabilité : c'est  
pourquoi elle intervient pour tenter de réduire le  
nombre de morts en mer.





*La présence de navires de sauvetage pousse plus  
de personnes à prendre la mer.*

**LES  
FAITS**

**LES ATROCITÉS VÉCUES EN LIBYE  
POUSSENT DES FEMMES, DES  
HOMMES ET DES ENFANTS  
À FUIR PAR LA MER LORSQUE  
LA MÉTÉO LE PERMET.**



**L'IDÉE SELON LAQUELLE LA PRÉSENCE DE NAVIRES DE SAUVETAGE ENCOURAGERAIT LES DÉPARTS DEPUIS LA LIBYE, COMMUNÉMENT APPELÉE LA « THÉORIE DE L'APPEL D'AIR », EST RÉGULIÈREMENT DÉMENTIE PAR LES FAITS ET PAR DES ÉTUDES SCIENTIFIQUES.**

Les personnes piégées en Libye fuient parce qu'elles vivent dans des conditions inhumaines, et ce indépendamment du fait que des navires de sauvetage soient présents dans les eaux internationales au large de la Libye.

Des rapports de l'[Université d'Oxford](#), de l'[Université de Londres](#) ou encore de l'[Institut universitaire européen de Florence](#) ont démontré l'absence de causalité entre les traversées et la présence de navires de sauvetage. Plusieurs exemples concrets le prouvent également : après l'arrêt de l'opération de sauvetage Mare Nostrum en

octobre 2014, le nombre des départs et des arrivées en Italie n'a pas diminué. Il a, au contraire, augmenté, ainsi que le nombre de morts : 3 165 personnes décédées en 2014 selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), 3 232 en 2015. Plus récemment, une étude du think tank Italien ISPI (*Institute for International Political Studies*) a montré qu'entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 24 février 2020, il y a eu autant voire plus de départs de Libye en l'absence de bateaux de sauvetage d'ONG qu'en leur présence. Ce sont avant tout les conditions météorologiques en mer qui influencent le moment auquel les embarcations quittent les côtes, puis les fluctuations de la situation sécuritaire et des affrontements en Libye. Entre 2015 et 2019, selon les données recensées par l'OIM<sup>1</sup>, au moins 13 159 personnes ont péri en Méditerranée centrale. Ne pas secourir des personnes en détresse en mer sous prétexte d'en dissuader éventuellement d'autres d'essayer de fuir serait inhumain et cynique.

---

1. <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>





*Les rescapé.e.s devraient être ramené.e.s  
en Libye.*



## RAMENER DES RESCAPÉ.E.S EN LIBYE EST ILLÉGAL ET DANGEREUX.

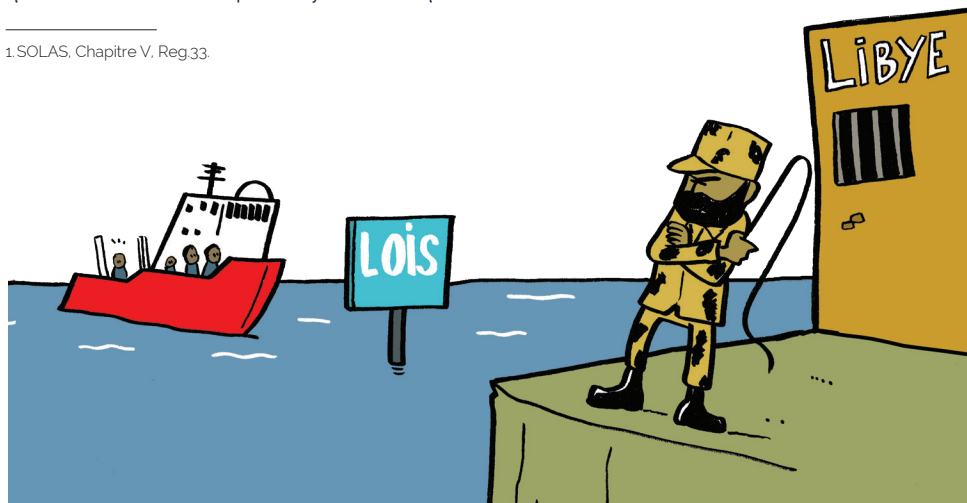
### LE DROIT MARITIME INTERNATIONAL PROSCRIT LE DÉBARQUEMENT DE RESCAPÉ.E.S EN LIBYE CAR CE N'EST PAS UN « LIEU SÛR ».

Conformément à la résolution MSC.155(78) (amendement de 2004 à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime de 1979), un sauvetage n'est terminé que lorsque les survivant.e.s ont été débarqué.e.s dans un "lieu sûr", ce qui signifie un lieu où leur vie n'est pas menacée et où ils et elles peuvent recevoir de la nourriture, un abri et des soins médicaux.<sup>1</sup> Comme reconnu par le [Conseil de l'Europe](#), les [Nations-Unies](#) et la [Commission européenne](#), ces critères ne sont pas remplis en Libye. Les personnes piégées en Libye subissent d'imaginables violences. La quasi-totalité des rescapé.e.s ayant fui ce qu'ils

et elles appellent "l'enfer libyen" et secouru.e.s par **SOS MEDITERRANEE** racontent des scènes de châtements corporels, d'extorsion, des arrestations arbitraires répétées, l'asservissement à des travaux forcés, ou encore des scènes de violences sexuelles. Ces violations des droits humains à grande échelle sont également documentées par d'autres organisations telles qu'[Amnesty International](#) ou Human Rights Watch.

En plus de ces graves atteintes à la dignité et aux droits humains, la Libye est en conflit depuis plusieurs années. Débarquer des survivant.e.s en Libye constituerait donc une violation du droit maritime international ainsi que du principe de non-refoulement, principe fondamental du droit des réfugié.e.s.

1. SOLAS, Chapitre V, Règ.33.





*Les navires humanitaires vont chercher les gens directement en Libye.*

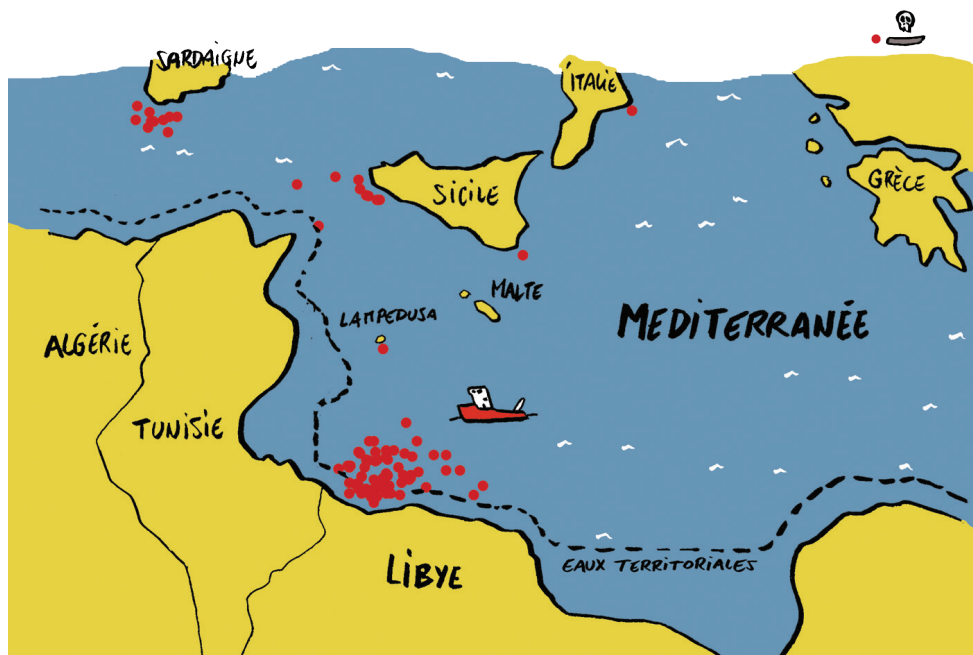


## L'OCEAN VIKING PORTE SECOURS AUX EMBARICATIONS EN PERDITION DANS LES EAUX INTERNATIONALES.

**NOTRE NAVIRE N'ENTRE JAMAIS DANS  
LES EAUX TERRITORIALES LIBYENNES  
(ZONE S'ÉTENDANT SUR 12 MILLES  
NAUTIQUES DEPUIS LA CÔTE – SOIT  
PLUS DE 22 KILOMÈTRES), NI SUR LE  
TERRITOIRE LIBYEN.**

**SOS MEDITERRANEE** patrouille toujours dans les  
eaux internationales au large de la Libye.

La position de l'*Ocean Viking* est en permanence enregistrée par son Système d'Identification Automatique (AIS) présent à bord. Ce système d'échanges automatisés de messages par radio VHF permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires.







*Les navires d'ONG font le jeu des passeurs  
en sauvant des migrant.e.s dans les  
eaux internationales.*

## LES FAITS

### LES ONG RÉPONDENT À UNE SITUATION HUMANITAIRE URGENTE EN MER, ET SAUVENT DES VIES !

**LES PERSONNES QUI TENTENT LA TRAVERSÉE FUIENT DES CONDITIONS DE VIE EXTRÊMEMENT DURES DANS LEUR PAYS D'ORIGINE, QUI NE FONT QUE S'AGGRAVER EN LIBYE OÙ ELLES SUBISSENT SYSTÉMATIQUEMENT DES VIOLATIONS DES DROITS HUMAINS :**

détention arbitraire, châtiments corporels, extorsion, travail forcé et exploitation sexuelle, entre autres. Face à ces conditions de vie inhumaines,

beaucoup n'ont d'autre choix que de prendre la mer, quel que soit le coût de la traversée et en dépit du risque d'y perdre la vie. La seule solution est de s'en remettre à des passeurs. Ce n'est donc pas la présence des ONG, mais le contexte politique et social qui fabrique un marché pour les passeurs. L'accusation de collusion est grave et dommageable : l'action des ONG de sauvetage en mer n'est pas la cause mais une réponse d'urgence à la crise humanitaire en Méditerranée.







## Les ONG comme SOS MEDITERRANEE communiquent avec les passeurs.



**LES  
FAITS**

**TOUTE OPÉRATION DE SAUVETAGE  
DE SOS MEDITERRANEE  
EST MENÉE EN LIEN AVEC LES  
AUTORITÉS COMPÉTENTES : LES  
JOURNALISTES EN TÉMOIGNENT.**

**NON, SOS MEDITERRANEE NE COMMUNIQUE JAMAIS AVEC LES PASSEURS. SES ÉQUIPES EN MER INITIENT UN SAUVETAGE APRÈS AVOIR REPÉRÉ UNE EMBARCACTION EN DÉTRESSE AUX JUMELLES OU SUR LE RADAR,** après avoir été chargées du sauvetage par une autorité compétente ou après avoir reçu des informations relatives à une situation de détresse, également reçues par les autorités maritimes, de la part d'un autre navire, d'un avion ou d'une permanence téléphonique civile. Les

autorités compétentes sont informées de manière systématique par les équipes de l'*Ocean Viking* et à chaque étape des opérations, depuis la recherche active jusqu'à la fin de l'opération de sauvetage. Toutes les opérations en mer de **SOS MEDITERRANEE** et toutes ses interactions avec les autres acteurs tels que les Centres de coordination des sauvetages, sont référencées en temps quasi-réel, de manière objective, factuelle, et en toute transparence, sur le site [onboard.sosmediterranee.org](https://onboard.sosmediterranee.org). En outre, à chaque mission, plusieurs journalistes indépendants sont accueillis à bord et peuvent témoigner de tout ce qu'il s'y passe.





*Toutes les embarcations secourues  
ne sont pas en détresse.*

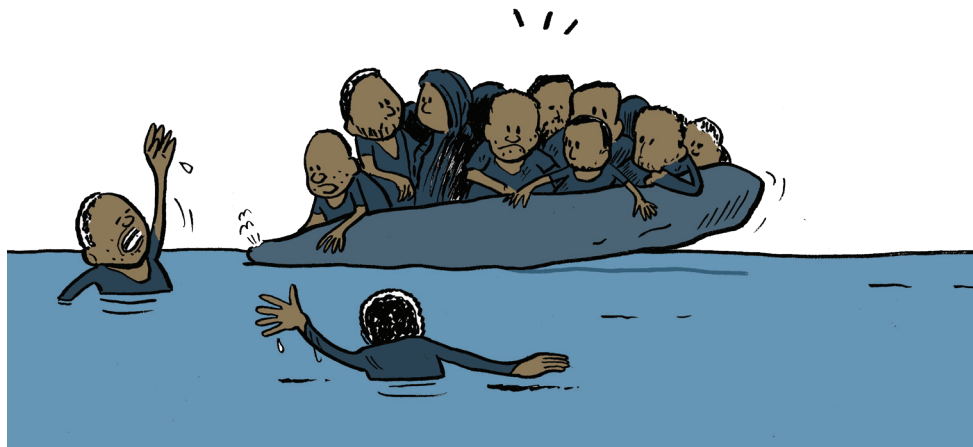


**EMBARCATIONS INAPTES À LA  
NAVIGATION, SURCHARGÉES,  
SANS SUFFISAMMENT DE  
VIVRES, D'EAU ET DE FUEL :  
UNE SITUATION REQUÉRANT  
UN SAUVETAGE IMMÉDIAT.**

**LE TYPE D'EMBARCATIONS AUXQUELLES LES ONG FONT FACE SONT PAR DÉFINITION INAPTES À LA NAVIGATION, À PARTIR DE L'INSTANT OÙ ELLES QUITTENT LES CÔTES LIBYENNES.** Selon le droit maritime, une situation de détresse est définie par : l'état de navigabilité de l'embarcation, la probabilité qu'elle atteigne ou pas sa destination finale, le nombre de personnes à bord par rapport au type et à l'état de l'embarcation, la disponibilité de carburant, d'eau et de vivres, la disponibilité d'équipements de sécurité, de navigation et de communication et leur état de fonctionnement, la présence de personnes nécessitant une assistance médicale

d'urgence, de personnes décédées, de femmes enceintes ou d'enfants à bord, les conditions météorologiques et l'état de la mer<sup>1</sup>. Les embarcations auxquelles **SOS MEDITERRANEE** porte secours, en bois ou constituées d'un boudin de plastique assemblé à l'aide de planches, sont systématiquement surchargées. Extrêmement fragiles ou en mauvais état, elles sont impropres à la navigation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ses équipes ont mis en place des procédures très précises en termes de "sauvetage de masse" : ces embarcations peuvent chavirer ou se dégonfler à tout instant, au moindre mouvement de foule par exemple. Ces embarcations sont donc bien "en détresse" même si elles ne sont pas toutes en train de couler.

1. Règlement de l'UE n° 656/2014, art.9 (f).



## SOS MEDITERRANEE

### DES MILLIERS DE VIES SAUVÉES EN MER

Depuis 2014, plus de 20 000 personnes sont mortes en essayant de traverser la Méditerranée sur des embarcations de fortune, sans compter toutes celles qui ont disparu sans témoin. La majorité de ces femmes, de ces hommes et de ces enfants tentaient de fuir une situation insupportable en Libye, faisant de la Méditerranée centrale la route migratoire la plus mortelle au monde.

C'est sur la base d'un formidable mouvement de citoyen.ne.s européen.e.s décidé.e.s à agir face à cette tragédie des naufrages à répétition en mer que **SOS MEDITERRANEE** a été créée en 2015.

Convaincue qu'il n'est pas acceptable de laisser des milliers de personnes se noyer sous nos yeux, aux portes de l'Europe, l'association poursuit son combat pour sauver des vies en mer, protéger et soigner les personnes rescapées et témoigner auprès de l'opinion publique sur cette tragédie.

Grâce à une mobilisation exceptionnelle de la société civile européenne, **SOS MEDITERRANEE** mène des opérations de sauvetage dans les eaux internationales au large des côtes libyennes. Des associations ont été créées en France, en Allemagne, en Italie et en Suisse pour soutenir

ce formidable élan de solidarité qui ne fait que s'amplifier.

Avec l'*Aquarius*, puis l'*Ocean Viking*, les équipes de recherche et de sauvetage de l'association **SOS MEDITERRANEE** ont ainsi pu secourir, recueillir et soigner quelque 33 000 personnes depuis le début des opérations en février 2016. Parmi elles, le quart des rescapé.e.s étaient mineur.e.s, dont plus de 80 % non accompagné.e.s. Toutes ses opérations se déroulent dans le plus strict respect du droit maritime international et en liaison permanente avec les autorités de coordination de sauvetage en mer compétentes.

La location d'un navire de sauvetage comme l'*Ocean Viking*, capable de naviguer hiver comme été, son équipage, le fuel et l'ensemble des équipements nécessaires pour prendre soin des rescapé.e.s génèrent des frais importants. **SOS MEDITERRANEE** relance un appel à soutien et à mobilisation auprès de toutes les parties prenantes de la société civile : particulier.e.s, ONG, fondations, mécènes, entreprises et pouvoirs publics, afin de lui donner les moyens de poursuivre sa mission de sauvetage sur cette immense zone de détresse auprès de milliers de femmes, d'hommes et d'enfants.

# SOS MEDITERRANEE

#StopFakeNews

[www.sosmediterranee.fr](http://www.sosmediterranee.fr)  
[contact@sosmediterranee.org](mailto:contact@sosmediterranee.org)

**SOS MEDITERRANEE**  
**France**

CS 20585  
13205 Marseille Cedex 01