

COUR D'APPEL
DE PARIS

TRIBUNAL DE
GRANDE INSTANCE
DE PARIS

CABINET DE
MME SABINE KHERIS
VICE PRÉSIDENTE CHARGÉE DE L'INSTRUCTION

ORDONNANCE DE NON-LIEU AB INITIO

N° DU PARQUET : . 1317601476 .

N° INSTRUCTION : . 2300/13/69 .

PROCÉDURE CORRECTIONNELLE

Nous, Mme Sabine KHERIS, Vice Présidente chargée de l'instruction au tribunal de grande instance de Paris,

Vu l'information suivie contre :

X

du(des) chef(s) de :

NON ASSISTANCE À PERSONNE EN DANGER

-M. H

Girma

domicilié chez Me MAUGENDRE Stéphane, Tour de Bureaux de Rosny 2 2, rue Léon Blum 93118 ROSNY SOUS BOIS CEDEX

ayant pour avocat : Me Stéphane MAUGENDRE

-M. K

Abu

domicilié chez Me MAUGENDRE Stéphane, Tour de Bureaux de Rosny 2 2, rue Léon Blum 93118 ROSNY SOUS BOIS CEDEX

ayant pour avocat : Me Stéphane MAUGENDRE

- Parties Civiles -

Vu le réquisitoire de M. le procureur de la République, en date du 15 novembre 2013 tendant au non-lieu ab initio ,

Vu l' article 86 du code de Procédure pénale;

la plainte vise une omission de porter secours à un bateau, ayant à son bord 72 personnes (dont 20 femmes et 2 bébés) de nationalité ghanéenne, soudanaise, érytréenne, éthiopienne et nigériane, ayant quitté Tripoli dans la nuit du 26 au 27 mars 2011 pour rejoindre l'Italie, et plus précisément l'île de Lampedusa. Le bateau conduit par un pilote ghanéen, équipé d'un GPS d'une boussole et d'un téléphone satellitaire a navigué pendant 2 jours avant de dériver n'ayant plus de carburant, pendant 15 jours. Il sera finalement rejeté sur les côtes libyennes le 10 avril. Il était parti avec assez peu d'eau et de vivres, la traversée ne devant durer que 18 heures et la situation en Lybie n'ayant pas permis de trouver plus de nourriture.

Le bateau aurait été survolé le 27 mars à 14h55, par un avion de patrouille français (qui aurait pris une photo du bateau et l'aurait transmise aux garde-côtes italiens).

Le 27 mars vers 16h, les migrants contactèrent à Rome, un prêtre érythréen, qui leur indiqua comment utiliser le GPS pour déterminer la position de leur embarcation. Ce prêtre contacta à plusieurs reprises les garde-côtes pour faire part de la situation du bateau. A partir de cet appel, les garde-côtes ont pu déterminer la position du bateau qui se trouvait en SAR (search and rescue) libyenne. Les garde-côtes italiens adressèrent alors un appel à l'ensemble des navires pouvant se trouver dans la zone informant d'un bateau probablement en difficulté et demandant de les informer en urgence en cas de découverte du bateau. Il adressèrent un message spécifique aux garde-côtes maltais et au quartier général de l'OTAN basé à Naples.

Dans la soirée du 27 mars, le bateau aurait été survolé par un hélicoptère (ou un avion selon certains témoignages) de nationalité non précisée, à qui ils indiquèrent par signes, être en détresse. Pensant qu'ils allaient être secourus, le pilote jeta à la mer tous les moyens de communication pour éviter d'être considéré comme un passeur. Un autre hélicoptère les survola quelques heures plus tard et leur largua des vivres et de l'eau. Le bateau aurait ensuite croisé 2 bateaux de pêche, italien et tunisien, qui ne les auraient pas secourus.

Le 28 mars 2011, les garde-côtes italiens envoyèrent un deuxième message signalant que ce bateau avait besoin d'assistance et demandant de l'aider si possible. Ce message a été diffusé toutes les 4 heures pendant 10 jours.

Vers le 3 ou 4 avril un bâtiment décrit comme un porte-avion de nationalité non précisée, à qui ils auraient fait des signes de détresse, montrant notamment les corps des bébés décédés, se serait approché de l'embarcation. Les personnels à bord auraient même pris des photos. De nombreuses personnes étaient décédées à ce moment de soif et de faim.

Le 10 avril 2011, une tempête rejeta le bateau sur la plage de Zliten en Lybie. Seules 11 personnes étaient survivantes, dont 2 femmes. Une des femmes décéda au moment du débarquement. Les hommes furent incarcérés, un décéda en prison. Ils furent ensuite libérés contre paiement d'une somme de 900 €. Il ne resta au final que 9 survivants.

Les plaignants estiment que le fait que des navires militaires français soient engagés dans l'opération Harmattan et Unified Protector suffit à en déduire qu'il n'était pas possible, compte tenu des moyens mis en oeuvre, que les militaires français n'aient pas été informés et n'aient pas détecté la présence du bateau des migrants et que c'était donc délibérément qu'ils ne leur avaient pas porté secours. Ils s'appuient sur un témoignage d'un migrant qui dit avoir vu un grand navire battant pavillon français sur lequel les personnes présentes parlaient français.

Attendu que ce drame a fait l'objet d'une enquête très approfondie d'une organisation du Conseil Européen de la Recherche sous l'appellation "Forensic architecture (D 144) et a donné lieu à un rapport très fouillé sous le titre de "Left to Die boat case," que les rescapés ont été entendus, que certains parlent d'un navire français porte avions mais ne le reconnaissent pas sur photos, alors que les forces françaises n'avaient engagé qu'un porte avions dans cette opération (D 425 et 117), que d'autres admettent juste qu'il s'agissait d'un navire de guerre sans drapeau (D 382, 389) que certains se

souviennent avoir vu des hélicoptères et d'autres des avions de chasse, que ces malheureux ont admis que la faim et la soif leur créaient des hallucinations, que de nombreuses autres personnes, tel un amiral italien, un prêtre ont été interrogés, que le cheminement du bateau a été retracé scientifiquement, que la commission des migrations des réfugiés et des personnes déplacées (D 528) au sein du Conseil de l'Europe a fait de son côté une enquête toute aussi pointue, qu'elle a interrogé l'OTAN ainsi que les pays dont les forces militaires ont participé à l'opération, qu'elle relate ses investigations comme suit

"5.3. Quel navire militaire a ignoré les appels au secours?"

141. Pour essayer d'identifier le grand navire militaire, j'ai sollicité la coopération de l'Union européenne, dont le Centre satellitaire (EUSC) collecte de nombreuses données et images dans le monde entier. Une lettre a donc été adressée à Mme Ashton, Haute représentante de l'Union européenne pour les Affaires étrangères et la politique de sécurité et Vice-présidente de la Commission européenne.

142. La réponse de Mme Ashton, reçue le 19 mars, déclare que le Centre satellitaire de l'Union européenne ne dispose d'aucun produit archivé pour le secteur et la période indiqués. Elle poursuit en déclarant: «Etant donné que le secteur qui concerne l'imagerie qui vous intéresse se situe à moins de 130 km des côtes libyennes, et que la période considérée coïncide avec l'opération de l'OTAN "Unified Protector", l'enquête envisagée pourrait concerner des informations classées confidentielles par l'OTAN. Je suggère, par conséquent, que la commission demande l'assistance de l'OTAN, notamment par l'intermédiaire de son Assemblée parlementaire ». Cette déclaration implique que les images et données satellitaires pourraient être disponibles, mais uniquement pour l'OTAN.

143. L'accès à l'imagerie satellitaire du secteur serait un outil inestimable pour identifier l'emplacement des navires et des unités à ce moment-là. Les bâtiments de la marine sont assurément assez gros pour être repérés, voire identifiés, à partir de ce type de données. Il serait invraisemblable qu'une région où l'OTAN menait des opérations militaires n'ait pas été surveillée par satellite, l'OTAN doit avoir accès à ces informations.

144. J'ai sollicité l'assistance de Rome et Malte pour tenter de reconstituer avec exactitude l'itinéraire de dérive du bateau. Rome m'a indiqué que le calcul à l'envers de l'itinéraire de la dérive serait extrêmement difficile du fait du grand nombre de variables et d'éléments inconnus. Malte n'a pas répondu à ma demande.

145. Cependant, le Centre *Goldsmiths, Centre for Research Architecture*, m'a fourni un modèle de la dérive du bateau (voir annexe 1). Ce modèle donne une indication assez précise du positionnement du bateau au cours de sa dérive vers la Libye.

146. Un certain nombre d'Etats (Canada, France, Grèce, Italie, Roumanie et Turquie) ont répondu, indiquant ne pas avoir eu de navire militaire dans le secteur durant la période spécifique en question. Par contre, la réponse du ministère italien de la Défense m'invite à contacter l'OTAN en ce qui concerne les unités italiennes sous commandement de cette organisation. C'était le cas de *IITS Etna* et je me suis adressée à l'OTAN pour obtenir des éclaircissements à ce sujet. J'ai reçu des clarifications concernant *IITS Etna*, mais un certain nombre de questions se posent désormais concernant *IITS Borsini*. Ce fait illustre à quel point il est facile de se renvoyer les responsabilités entre le niveau national et le niveau supranational.

147. Le Royaume-Uni et les Etats-Unis n'ont pas encore répondu à mes lettres.

148. Les réponses qui me sont déjà parvenues ne me permettent pas d'identifier le navire."

Ainsi en ce qui concerne la présente procédure, après les enquêtes minutieuses et complètes effectuées par ces organismes à rayonnement internationale, il n'a été trouvé aucun élément permettant de retenir la responsabilité d'un bateau français.

Cependant, le Procureur de la République a repris l'enquête en sollicitant à deux reprises l'Etat major des Armées.

Le Procureur de la République a adressé au chef d'Etat major des Armées la plainte des parties civiles contenant les informations sur le chemin emprunté par l'embarcation en perdition afin que la réponse apportée par l'Etat major des armées soit étayée sur la base

d'éléments factuels. L'Etat major des Armées a relaté dans sa note du 19 juin 2012 (D 117) quelles étaient les forces déployées et la position de ses bâtiments.

Le Procureur de la République a sollicité une seconde fois le Chef d'Etat major des Armées aux fins de savoir si en dehors des moyens militaires et navals français engagés dans le cadre de l'opération Harmattan et Enforced Protector, aucun navire ou aéronef français ne se trouvait pour quelque raison que ce soit, à proximité de l'embarcation lors de sa dérive (D 112)

L'Etat major des Armées a confirmé le 23 octobre 2012 que les navires ne se trouvaient pas dans la zone de découverte du bateau des migrants et que les aéronefs qui ont transité vers la Lybie depuis la crête et la Sicile n'avaient aucune mission de surveillance en mer de ce secteur (D 110).

En conséquence, il est établi de façon manifeste, au vu des investigations, exhaustives en ce qui concerne la responsabilité d'un bâtiment de guerre français, qui sont jointes au dépôt de plainte ou qui ont pu être réalisées à la suite du dépôt de plainte que les faits dénoncés par la partie civile n'ont pas été commis par un bâtiment français.

Et attendu qu'il n'existe dès lors pas de charges suffisantes contre quiconque d'avoir commis l'(les) infraction(s) susvisée(s);

Déclarons n'y avoir lieu à suivre en l'état et ordonnons le dépôt du dossier au greffe pour y être repris s'il survenait des charges nouvelles.

Fait en notre cabinet, le 6 décembre 2013
le Vice Présidente chargée de l'instruction,

Mme Sabine KHERIS

copie de la présente ordonnance ont été adressé par lettre recommandée le 6/12/13
à H Girma partie civile, et son avocat Maître Stéphane MAUGENDRE
K Abu partie civile et son avocat Stéphane MAUGENDRE
Le greffier

