



IMO



UNHCR

The UN
Refugee Agency

SAUVETAGE EN MER



Guide des principes et des mesures
qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés

Introduction

Le phénomène des migrants et des réfugiés arrivant par la mer n'est pas nouveau. Depuis toujours, les hommes ont risqué leur vie à bord d'embarcations de fortune pour partir à la recherche d'un travail, de meilleures conditions de vie, de possibilités d'éducation, ou pour trouver la protection internationale contre la persécution ou contre d'autres menaces pesant sur leur vie, leur liberté ou leur sécurité, plaçant ainsi souvent leur destin dans les mains de « passeurs » peu scrupuleux voire criminels. Le terme « boat people » s'est peu à peu banalisé pour désigner aujourd'hui sans distinction toutes ces personnes qui voyagent ainsi par mer, au risque de leur vie.

Le bon fonctionnement des services de Recherche et de Sauvetage (services SAR) à travers le monde repose sur la capacité des navires – principalement ceux de la flotte marchande – à prêter assistance aux personnes en détresse en mer. Aujourd'hui, grâce aux satellites et aux techniques modernes de communication, un signal de détresse peut être rapidement transmis, à la fois aux autorités côtières compétentes et aux navires qui sont à proximité. Une opération de sauvetage peut ainsi être rapide et coordonnée.

Pourtant, une fois le sauvetage réalisé, certains problèmes peuvent se poser, notamment lorsqu'il s'agit de trouver un accord entre Etats pour débarquer des migrants et des réfugiés, surtout si ces derniers n'ont pas de documents de voyage. Prenant acte de ce problème, les Etats membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont récemment amendé deux des conventions internationales applicables en matière de droit maritime¹, afin que l'obligation d'un capitaine de navire de prêter assistance soit bel et bien assortie de l'obligation correspondante qui oblige les Etats à coopérer en matière de sauvetage, à la fois pour prendre le relais du capitaine dans ses fonctions d'assistance aux survivants et pour permettre aux personnes secourues en mer dans de telles circonstances d'être débarquées rapidement en un lieu sûr.

¹ La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974) et la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime, (Convention SAR, 1979). Les amendements ont été adoptés en mai 2004 et sont entrés en vigueur au 1er juillet 2006.



Cette brochure a été préparée conjointement par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et par le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR). Elle s'adresse aux capitaines de navires, aux armateurs, aux autorités gouvernementales, aux compagnies d'assurance et à tous ceux impliqués dans des opérations de sauvetage en mer. Elle est destinée à servir de guide en ce qui concerne les dispositions juridiques et les procédures pratiques à suivre pour qu'un débarquement rapide des survivants puisse avoir lieu, et à indiquer les mesures à prendre pour répondre aux besoins spécifiques de ces personnes, en particulier s'il s'agit de réfugiés et de demandeurs d'asile.

Le cadre juridique

Vous trouverez ci-dessous les obligations juridiques applicables et la définition des termes selon le droit international.

Le droit international de la mer

Les obligations des capitaines de navire

En vertu à la fois d'une tradition maritime ancestrale et des obligations prescrites par le droit international, le capitaine d'un navire a 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. Le respect de cette règle est essentiel pour la préservation de l'intégrité du régime de recherche et de sauvetage en mer. Elle est basée entre autres sur deux textes essentiels :

– **la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982** (Convention UNCLOS) qui 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 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 information² 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)).

² Le terme « information » remplace le terme « signal » depuis les amendements de mai 2004.

Les obligations des gouvernements et des centres de coordination et de secours (centres SAR)

Plusieurs conventions maritimes définissent les obligations des Etats Parties en ce qui concerne les arrangements nécessaires entre Etats en matière de communication et de coordination en cas de situation de détresse dans leur zone de responsabilité et pour le sauvetage des personnes en situation de détresse autour de leur côtes :

– **la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982** (Convention UNCLOS) impose que

Tous les Etats côtiers facilitent 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, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux. (Art. 98 (2))

– **la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie en mer de 1974** (Convention SOLAS) contraint les Etats Parties

«... à prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses 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 sur la Recherche et le Sauvetage maritime de 1979**, (Convention SAR) oblige les Etats Parties à

«... s'assurer que l'assistance puisse être octroyée à toute personne en détresse en mer et ce indépendamment de la nationalité ou du statut de cette personne ou des circonstances dans lesquelles cette personne a été trouvée» (Chap. 2.1.10) et à « [...] pourvoir à leurs premiers besoins et soins médicaux et à les conduire dans un lieu sûr.» (Chap. 1.3.2.)

– **Les amendements aux Conventions SOLAS³ et SAR⁴** 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 Etats 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 avec une déviation minimale par rapport au son parcours initialement prévu ;
- Organisent un débarquement dans les délais les plus rapides possibles.

Ils imposent également que les capitaines qui ont embarqué des personnes en situation de détresse les traitent avec humanité, et dans la mesure des capacités du navire.

La Directive sur le traitement des personnes secourues en mer⁵ a été élaborée en vue d’aider les gouvernements et les capitaines de navires à mettre en application ces amendements. Elle comprend les dispositions 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) ;
 - le transport des survivants vers leur destination suivante ou finale peut s’organiser. (para. 6.12)

³ Amendement SOLAS Règle 33.

⁴ Amendement SAR Chapitre 3.1.9.

⁵ Résolution MSC.167 (78) (adoptée en mai 2004 par le Comité sur la Sécurité Maritime conjointement aux amendements SAR et SOLAS).



- Bien qu'un navire puisse faire office de lieu sûr provisoire, on devrait le dégager de cette responsabilité dès que d'autres dispositions peuvent être prises. (para. 6.13)
- Il faut éviter de débarquer des demandeurs d'asile et des réfugiés secourus en mer dans des territoires où leur vie et leur liberté pourraient être menacées. (para. 6.17)
- Toutes les opérations et procédures, telles que le filtrage et l'évaluation du statut des personnes secourues, qui vont au delà de l'assistance fournie aux personnes en détresse, ne devraient pas gêner la prestation d'assistance ou retarder indûment le débarquement. (6.20)

Le droit international des réfugiés

Dans le cas où les personnes secourues en mer demandent l'asile, ce sont les principes clés tels que définis par le droit international des réfugiés qui doivent être appliqués. Bien qu'il n'appartienne pas au capitaine du navire concerné de déterminer le statut des personnes qu'il a prises à son bord, il doit être au courant de ces principes.



La **Convention de 1951 relative au Statut des Réfugiés**, définit un réfugié comme une personne qui

«craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité⁶, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays dont elle a la nationalité et qui ne peut ou, du fait de cette crainte, ne veut se réclamer de la protection de ce pays». (Article 1A (2))

Et elle interdit qu'un réfugié ou un demandeur d'asile

«soit expulsé ou refoulé de quelque manière que ce soit, sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques.» (Article 33 (1) de la Convention de 1951)⁷

Ceci fait principalement référence au pays que l'individu a fui mais cela inclut également tout autre pays où il [ou elle] est exposé à une telle menace.

Un demandeur d'asile est un individu qui a demandé la protection internationale et dont la demande n'a pas encore été tranchée définitivement par les autorités du pays dans lequel elle a été soumise. Tous les demandeurs d'asile ne sont pas reconnus réfugiés, mais tout réfugié commence par être un demandeur d'asile.

⁶ Ou, pour les apatrides, leur pays de résidence habituelle.

⁷ L'obligation de ne pas refouler une personne, lorsqu'il y a des raisons sérieuses de penser qu'il existe un risque réel de dommage irréparable, découle du droit international des droits de l'Homme (par exemple, les articles 6 et 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques de 1966). La Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants de 1984, interdit explicitement le refoulement lorsqu'il existe des raisons sérieuses de penser que la personne serait en danger d'être soumise à la torture.

Procédures

La liste qui suit vise à rappeler les mesures qui doivent être prises par les différentes parties impliquées dans le sauvetage en mer.

Mesures à prendre par le capitaine du navire

Informez le Centre de Coordination et de sauvetage (RCC) responsable de la région en ce qui concerne :

- ✓ **le navire qui prête assistance :**
 - Son nom, son pavillon et son port d'enregistrement ;
 - Le nom et l'adresse de son propriétaire ainsi que l'agent de son propriétaire au prochain port ;
 - La position du navire, son prochain port d'étape prévu et l'état des conditions de sécurité ou d'endurance du navire en tenant compte du nombre de personnes supplémentaires à bord ;
- ✓ **les rescapés :**
 - Leur nom, leur âge (si possible) et leur sexe ;
 - L'état apparent de leur santé, de leur condition physique et de leurs besoins médicaux ;
- ✓ **les mesures déjà prises** ou prévues par le capitaine ;
- ✓ **les préférences du capitaine** pour ce qui est du débarquement des rescapés ;
- ✓ **toute aide** qu'il serait nécessaire d'apporter au navire prêtant assistance ;
- ✓ **tout facteur d'importance** (par ex. les conditions météo, les cargaisons sensibles au facteur temps, etc.).

Si les personnes secourues demandent l'asile

- ✓ En informer le RCC le plus proche ;
- ✓ Prendre contact avec l'UNHCR ;
- ✓ Ne pas demander le débarquement dans le pays d'origine de la/des personnes concernées ou dans celui qu'elle/elles a/ont fui.
- ✓ Ne pas partager d'informations concernant les demandeurs d'asile avec les autorités desdits pays ou avec des pays susceptibles de fournir de telles informations à ces autorités.



Mesures à prendre par les gouvernements et les centres de coordination et de secours (RCCs)

Le rôle des RCCs est important pour assurer la co-opération et la coordination des arrangements selon les amendements aux conventions SOLAS et SAR. C'est à eux que revient la responsabilité d'assurer des plans d'opération concrets et coordonnés (entres agences ou à l'échelle internationale si besoin) afin de répondre à tout type de situation de recherche et de sauvetage, notamment :

- ✓ les opérations de secours ;
- ✓ le débarquement des survivants ;
- ✓ la conduite des survivants en un lieu sûr ;
- ✓ les arrangements à établir avec d'autres services (tels que les douanes, les autorités de contrôle et d'immigration, le propriétaire ou l'Etat du pavillon du navire), – et ce tandis que les rescapés sont encore à bord du bateau qui les a secourus –, en ce qui concerne la nationalité, le statut ou les conditions des rescapés, y compris les mesures provisoires décidées pour héberger les rescapés pendant le temps nécessaire au traitement de ces questions ;
- ✓ les mesures à prendre pour libérer le navire le plus rapidement possible, afin d'éviter des délais supplémentaires, une charge financière ou d'autres difficultés conséquentes au sauvetage de ces personnes en mer.

Organisations Internationales et points d'information utiles

- ➔ **L'Organisation Maritime Internationale (OMI)** fournit des dispositifs de coopération entre les gouvernements en matière de règles techniques et de pratiques concernant les transporteurs maritimes engagés dans le commerce international. Elle favorise l'adoption des critères les plus élevés dans ces domaines, notamment celui de la sécurité maritime.

www.imo.org (pour les détails concernant les RCCs cliquer sur

« Circulars » et « GMDSS »)

Tel. : +44 207 735 7611

- ➔ **Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR)** est chargé d'assurer la protection internationale et l'assistance aux réfugiés, aux apatrides et aux autres personnes relevant de son mandat. L'Organisation peut être contactée au numéro suivant +41 22/ 739 8111.

www.UNHCR.org

- ➔ **Le Haut Commissariat des Nations Unies aux Droits de l'Homme (HCDR)** promeut la ratification et la mise en place à l'échelle mondiale des traités relatifs aux Droits de l'Homme et vise à ce que soient respectées dans la pratique des normes reconnues en matière de Droits de l'Homme.

www.ohchr.org

- ➔ **L'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM)** agit sur la base du principe qu'une immigration bien gérée bénéficie à la fois aux migrants et à la société; elle oeuvre avec ses partenaires de la communauté internationale pour aider à la gestion des migrations, à une meilleure compréhension des questions migratoires et promeut la dignité humaine et le bien-être des migrants.

www.iom.int

- ➔ **Le Bureau des Nations Unies pour le contrôle des Drogues et la Prévention du Crime (UNODC)** traite des questions liées à la criminalité transnationale organisée et combat les trafics criminels et clandestins.

www.unodc.org

- ➔ **La Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques** travaille à promouvoir la participation universelle aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et leur application uniforme et cohérente.

www.un.org/depts/los