



## **Textes de référence sélectionnés**

# **Sauvetage en mer, interception maritime et passagers clandestins**

Mai 2007

## **Introduction**

Les questions juridiques touchant à l'implication de réfugiés et autres personnes relevant de la compétence de l'UNHCR dans des incidents maritimes comme le sauvetage en mer, l'interception maritime ou les cas de passagers clandestins, sont complexes et ressortent de différentes branches du Droit international. En dehors du Droit international des réfugiés et du Droit international des droits de l'Homme, ce sont surtout les obligations maritimes qui méritent d'être prises en compte.

Ce classeur compile les dispositions du droit international de la mer, des réfugiés, des droits de l'homme et du droit international pénal applicables, afin de permettre à nos collègues de l'UNHCR ainsi qu'aux autres professionnels intéressés de mieux appréhender l'interaction entre ces différentes branches du droit. Cette compilation n'est pas exhaustive ; seulement les dispositifs principaux ont été sélectionnés. Puisque les dispositions du droit des réfugiés et du droit international des droits de l'homme ont déjà été rassemblées par d'autres ouvrages, les références à ces domaines du droit sont limitées aux interdictions de refoulement et à quelques dispositions, recommandations et directives supplémentaires, spécifiquement pertinentes en matière de migration maritime. Ce classeur a initialement été préparé à l'occasion d'une conférence sur le sauvetage en mer et l'interception maritime dans la mer Méditerranéenne. Les recommandations adoptées par l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe ont par conséquent été incluses. Ce dernier contient également des informations relatives aux conférences organisées par l'UNHCR en la matière, durant ces dernières années.

En dehors des références à la Collection des Traités des Nations Unies, il a été ajouté, dans la mesure du possible, un lien Internet, afin de permettre un accès facilité aux textes dans leur intégralité. Pour la plupart des textes, les références renvoient à des sites onusiens officiels. Dans les cas où cela n'a pas été possible, d'autres sites ont été indiqués. Bien que de tels sites Internet externes aient été sélectionnés avec soin, nous ne pouvons garantir leur contenu ou qualité.

Les éditeurs vous expriment leur entière reconnaissance pour tout commentaire éventuel sur cette compilation, ainsi que pour toute recommandation visant à intégrer des éléments complémentaires dans l'édition suivante.

DIPS/POLAS  
UNHCR Genève  
Novembre 2006  
Version Française: mai 2007

Photo: Courtesy of and copyrights Salvamento Maritimo, Spain.

## Table des matières

### LE DROIT INTERNATIONAL DE LA MER

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 (extraits)	7
Convention sur la haute mer, 1958 (extraits)	15
Convention internationale de 1989 sur l'assistance (extraits)	16
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (extraits)	18
Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, 1979 (extraits)	22
Adoption d'amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée en 1965, Adoptée le 10 janvier 2002 (extraits)	25

### Directives de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

OMI, Directives sur le traitement des personnes secourues en mer, Projet de résolution MSC.167 (78), Annexe 34, Adoptée le 20 mai 2004	35
OMI, Résolution A.920 (22), Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer, Adoptée le 29 novembre 2001	48
OMI, MSC/Circ. 896/Rev. 1, Mesures intérimaires visant la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, Adoptée le 12 juin 2001	51
OMI, Résolution A.871 (20), Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, Adoptée le 27 novembre 1997	58

### DROIT INTERNATIONAL RELATIF AUX REFUGIES

Convention relative au statut des réfugiés, 1951 (extraits)	68
Convention de l'OUA régissant les aspects propres aux problèmes de réfugiés en Afrique	70

### Conclusions du Comité exécutif du Programme du Haut Commissaire

Conclusion No. 97 (LIV) sur les garanties de protection dans les mesures d'interception, 2003	72
Conclusion No. 53 (XXXIX) sur les passagers clandestins en quête d'asile, 1988	75

Conclusion No. 23 (XXXII) sur les problèmes liés au sauvetage des personnes en quête d'asile en détresse en mer, 1981 76

Conclusion No. 20 (XXXI) sur la protection en mer des personnes en quête d'asile, 1980 77

Conclusion No. 15 (XXX) sur les réfugiés sans pays d'asile, 1979 79

#### UNHCR Principes directeurs

Principes directeurs sur la protection internationale : Application de l'Article 1A(2) de la Convention de 1951 et/ou du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés aux victimes de la traite et aux personnes risquant d'être victimes de la traite, HCR/GIP/06/07, 7 avril 2006. 82

Interception de demandeurs d'asile et de réfugiés: le cadre international et les recommandations en vue d'une approche globale, 18ème réunion, EC/50/SC/CRP.17, 9 juin 2000. 85

#### Recommandations de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe

Résolution 1521 (2006): Arrivée massive de migrants irréguliers sur les rivages de l'Europe du Sud.

Recommandation 1645 (2004) : Accès à l'assistance et à la protection pour les demandeurs d'asile dans les ports maritimes et les zones côtières en Europe. 94

Recommandation 1449 (2000): Migration clandestine du sud de la Méditerranée vers l'Europe. 98

#### **DROIT INTERNATIONAL DES DROITS DE L'HOMME**

Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, 1984 (extraits) 102

Pacte international relatif aux droits civils et politiques, 1966 (extraits) 103

Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, 1966 (extraits) 108

Comité des droits de l'homme, Observation générale No. 31, paragraphes 10 + 12 110

Convention relative aux droits de l'enfant, 1989 (extraits) 111

Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille, 1990 (extraits) 112

Principes et directives concernant les droits de l'homme et la traite des êtres humains : recommandations, 2002 (extraits) 116

## **DROIT PENAL INTERNATIONAL**

Protocole additionnel à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, 2000 124

Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, 2000 134

## **DOCUMENTATION DES CONFERENCES**

Réunion des représentants des Etats sur le sauvetage et l'interception en mer en Méditerranée, Madrid, 23 -24 mai 2006, Document de travail et Résumé des discussions. 149

Réunion d'experts sur le thème « Interception et sauvetage en mer en Méditerranée; réponses conjointes » 12 – 13 septembre 2005. Athènes, Grèce : Résumé des discussions et recommandations des experts. 166

Sauvetage en mer : Aspects spécifiques relatifs à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés, Table Ronde d'experts, Lisbonne 25-26 Mars 2002, Résumé des discussions 174

Sauvetage en mer : Aspects spécifiques relatifs à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés, Table Ronde d'experts, Lisbonne 25-26 Mars 2002, Note d'information sur la protection des demandeurs d'asiles et de réfugiés sauvés en mer 178

# **DROIT INTERNATIONAL DE LA MER**

**La Convention des Nations unies sur le droit de la mer<sup>1</sup>**  
*Adoptée le 10 décembre 1982*  
*Entrée en vigueur le 16 novembre 1994*

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer définit les droits et obligations des Etats, notamment les Etats du pavillon du navire, dans les diverses zones maritimes sous juridiction nationale et au-delà des zones sous juridiction nationale, dans des zones telles que la haute mer. Ainsi, certaines des provisions de la Convention ont un intérêt en ce qui concerne le traitement des réfugiés et demandeurs d'asile en mer.

**Dispositions sélectionnées**

Article 17 - Droit de passage inoffensif

Sous réserve de la Convention, les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

Article 18 - Signification du terme « passage »

1. On entend par « passage » le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de :
  - a) la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures; ou
  - b) se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter.
2. Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse.

Article 19 - Signification de l'expression « passage inoffensif »

1. Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international.
2. Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une des activités suivantes :

...

- g) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier;

---

<sup>1</sup> <http://www.un.org/french/law/los/index.htm>

...

l) toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

#### Article 21 - Lois et règlements de l'Etat côtier relatifs au passage inoffensif

1. L'Etat côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes :

...

h) prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier.

...

4. Les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale se conforment à ces lois et règlements ainsi qu'à tous les règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer.

#### Article 25 - Droits de protection de l'Etat côtier

1. L'Etat côtier peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, l'Etat côtier a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire.

3. L'Etat côtier peut, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes. La suspension ne prend effet qu'après avoir été dûment publiée.

#### Article 27 - Juridiction pénale à bord d'un navire étranger

1. L'Etat côtier ne devrait pas exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale pour y procéder à une arrestation ou à l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise à bord pendant le passage, sauf dans les cas suivants :

a) si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat côtier;

b) si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale;

c) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique ou un fonctionnaire consulaire de l'Etat de pavillon; ou

...

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit de l'Etat côtier de prendre toutes mesures prévues par son droit interne en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures.

3. Dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2, l'Etat côtier doit, si le capitaine la demande, notifier préalablement toute mesure à un agent diplomatique ou à un fonctionnaire consulaire de l'Etat du pavillon et doit faciliter le contact entre cet agent ou ce fonctionnaire et l'équipage du navire. Toutefois, en cas d'urgence, cette notification peut être faite alors que les mesures sont en cours d'exécution.

4. Lorsqu'elle examine l'opportunité et les modalités de l'arrestation, l'autorité locale tient dûment compte des intérêts de la navigation.

5. Sauf en application de la partie XII ou en cas d'infraction à des lois et règlements adoptés conformément à la partie V, l'Etat côtier ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale sans entrer dans les eaux intérieures.

#### Article 33 - Zone contiguë

1. Dans une zone contiguë à sa mer territoriale, désignée sous le nom de zone contiguë, l'Etat côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de :

a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale;

b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

2. La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

#### Article 38 - Droit de passage en transit

1. Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave, à cette restriction près que ce droit ne s'étend pas aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques.

2. On entend par « passage en transit » l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un Etat riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet Etat.

3. Toute activité qui ne relève pas de l'exercice du droit de passage en transit par les détroits reste subordonnée aux autres dispositions applicables de la Convention.

#### Article 39 - Obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit

1. Dans l'exercice du droit de passage en transit, les navires et aéronefs :

...

b) s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des Etats riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;

c) s'abstiennent de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide, selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse;

d) se conforment aux autres dispositions pertinentes de la présente partie.

2. Pendant le passage en transit, les navires se conforment :

a) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer;

...

...

#### Article 42 - Lois et règlements des Etats riverains de détroits relatifs au passage en transit

1. Sous réserve de la présente section, les Etats riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur :

...

d) l'embarquement ou le débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration des Etats riverains.

2. Ces lois et règlements ne doivent entraîner aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, et leur application ne doit avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou d'entraver l'exercice du droit de passage en transit tel qu'il est défini dans la présente section.

3. Les Etats riverains donnent la publicité voulue à ces lois et règlements.

4. Les navires étrangers exerçant le droit de passage en transit par le détroit doivent se conformer à ces lois et règlements.

5. En cas de contravention à ces lois et règlements ou aux dispositions de la présente partie par un navire ou un aéronef jouissant de l'immunité souveraine, l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat d'immatriculation de l'aéronef porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage qui peut en résulter pour les Etats riverains.

#### Article 44 - Obligations des Etats riverains de détroits

Les Etats riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans le détroit ou le survol du détroit dont ils ont connaissance. L'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu.

#### Article 52 - Droit de passage inoffensif

1. Sous réserve de l'article 53 et sans préjudice de l'article 50, les navires de tous les Etats jouissent dans les eaux archipélagiques du droit de passage inoffensif défini à la section 3 de la partie II.

...

#### Article 54 - Obligations des navires et des aéronefs pendant leur passage, recherche et levés hydrographiques, obligations des Etats archipels et lois et règlements de l'Etat archipel concernant le passage archipélagique

Les articles 39, 40, 42 et 44 s'appliquent *mutatis mutandis* au passage archipélagique.

#### Article 87 - Liberté de la haute mer

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. (...)

2. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

## Article 92 - Condition juridique des navires

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

## Article 98 - Obligation de prêter assistance

1. Tout Etat exige 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;

c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

2. 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.

## Article 110 - Droit de visite

1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire:

....

b) se livre au transport d'esclaves;

...

d) est sans nationalité; ou

e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect.

4. Les présentes dispositions s'appliquent mutatis mutandis aux aéronefs militaires.

5. Les présentes dispositions s'appliquent également à tous les autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public.

#### Article 111 - Droit de poursuite

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper au navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception de l'ordre par le navire visé. Si le navire étranger se trouve dans la zone contiguë, définie à l'article 33, la poursuite ne peut être engagée que s'il a violé des droits que l'institution de cette zone a pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite s'applique mutatis mutandis aux infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier applicables, conformément à la Convention, à la zone économique exclusive ou au plateau continental, y compris les zones de sécurité entourant les installations situées sur le plateau continental, si ces infractions ont été commises dans les zones mentionnées.

3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat.

4. La poursuite n'est considérée comme commencée que si le navire poursuivant s'est assuré, par tous les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations fonctionnant en équipe et utilisant le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, le cas échéant, dans la zone contiguë, dans la zone économique exclusive ou au-dessus du plateau continental. La poursuite ne peut commencer

qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir.

5. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'il sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet.

6. Dans le cas où le navire est poursuivi par un aéronef :

a) les paragraphes 1 à 4 s'appliquent mutatis mutandis;

b) l'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un autre aéronef de l'Etat côtier, alerté par le premier aéronef, arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins qu'il ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arrêt d'un navire en dehors de la mer territoriale, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction; il faut encore qu'il ait été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef qui l'a repéré ou par d'autres aéronefs ou navires sans que la poursuite ait été interrompue.

7. La mainlevée de l'immobilisation d'un navire arrêté en un lieu relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat en vue d'une enquête par les autorités compétentes ne peut être exigée pour le seul motif que le navire a traversé sous escorte, parce que les circonstances l'imposaient, une partie de la zone économique exclusive ou de la haute mer.

8. Un navire qui a été stoppé ou arrêté en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels.

#### Article 311 - Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

1. La Convention l'emporte, entre les Etats Parties, sur les Conventions de Genève du 29 avril 1958 sur le droit de la mer.

2. La Convention ne modifie en rien les droits et obligations des Etats Parties qui découlent d'autres traités compatibles avec elle, et qui ne portent atteinte ni à la jouissance par les autres Etats Parties des droits qu'ils tiennent de la Convention, ni à l'exécution de leurs obligations découlant de celle-ci.

3. Deux ou plus de deux Etats Parties peuvent conclure des accords qui modifient ou suspendent l'application des dispositions de la Convention et qui s'appliquent uniquement à leurs relations mutuelles, à condition que ces accords ne portent pas sur une des dispositions de la Convention dont le non-respect serait incompatible avec la réalisation de son objet et de son but, et à condition également que ces accords n'affectent pas l'application des principes fondamentaux énoncés dans la Convention et ne portent atteinte ni à la jouissance par les autres Etats Parties des droits qu'ils tiennent de la Convention, ni à l'exécution de leurs obligations découlant de celle-ci.

4. Les Etats Parties qui se proposent de conclure un accord visé au paragraphe 3 notifient aux autres Parties, par l'entremise du dépositaire de la Convention, leur intention de conclure l'accord ainsi que les modifications ou la suspension de l'application des dispositions de la Convention qu'il prévoirait.

5. Le présent article ne porte pas atteinte aux accords internationaux expressément autorisés ou maintenus par d'autres articles de la Convention.

6. Les Etats Parties conviennent qu'aucune modification ne peut être apportée au principe fondamental concernant le patrimoine commun de l'humanité énoncé à l'article 136 et qu'ils ne seront partis à aucun accord dérogeant à ce principe.

**Convention sur la haute mer, 1958<sup>2</sup>**  
*Adoptée le 29 avril 1958*  
*Entrée en vigueur le 30 septembre 1962*

Cette convention définit les zones de haute mer et codifie les normes de droit international généralement acceptées en matière de navigation, piraterie, trafic illicite, collisions, de protection de câbles et de pêche. La Convention a été remplacée par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (UNCLOS), alors même qu'elle reste en vigueur pour les Etats n'étant pas parties à cette dernière.

**Dispositions sélectionnées**

Article 12

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, à condition que le capitaine puisse le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :

- a) À prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b) À se porter le plus rapidement possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle avec les Etats voisins.

---

<sup>2</sup> [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/8\\_1\\_1958\\_haute\\_mer\\_francais.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/8_1_1958_haute_mer_francais.pdf)

## **Convention internationale de 1989 sur l'assistance**

*Adoptée le 28 avril 1989*

*Entrée en vigueur le 14 juillet 1996*

La Convention définit les obligations du sauveteur, du propriétaire et du maître du navire lors de l'assistance d'un vaisseau ou d'une personne en détresse en mer.

### **Dispositions sélectionnées**

#### Article 1 : Définitions

Aux fins de la présente Convention:

a) *Opération d'assistance* signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.

(...)

#### Article 8 : Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine

1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

- a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;
- b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'al. a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et
- d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

2. Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

- a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;
- b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et
- c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

#### Article 10 : Obligation de prêter assistance

1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.
2. Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au par. 1.
3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au par. 1.

#### Article 11 : Coopération

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

**Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974<sup>3</sup>**  
*Adoptée le 1 novembre 1974*  
*Entrée en vigueur le 25 mai 1980*

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (Convention SOLAS) est considérée comme le plus important des traités relatifs à la sécurité des navires marchands. L'objectif principal de la Convention SOLAS est de spécifier les standards minima concernant la construction, l'équipement et les opérations des navires, compatibles avec leur sécurité. Elle contraint les Etats parties à établir des services de recherche et de sauvetage et oblige les maîtres de navire à prêter assistance aux personnes en détresse en mer.

**Dispositions sélectionnées**

**ANNEXE**

**Chapitre 5 - Sécurité de la navigation**

**Règle 7**

***Services de recherche et de sauvetage***

1 Chaque Gouvernement contractant s'engage 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, eu égard à la densité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et secourir les personnes en détresse.

2 Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir à l'Organisation des renseignements concernant les moyens de recherche et de sauvetage dont il dispose et, le cas échéant, les projets de modification desdits moyens.

3 Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence. Ce plan doit être établi en coopération entre le navire, la compagnie, telle que définie à la règle IX/1, et les services de recherche et de sauvetage. Le plan doit prévoir des exercices périodiques permettant de vérifier son efficacité. Le plan devrait être établi selon les directives élaborées par l'Organisation.

**Règle 33**

***Messages de détresse : Obligations et procédure***

1 Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, un signal indiquant que des personnes se

---

<sup>3</sup> <http://www.tc.gc.ca/securemaritime/sraq/sitedelomi/msc/msc%20099-73%20f.pdf>

trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible. Si le navire qui reçoit l'alerte de détresse est dans l'impossibilité de se porter à leur secours, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de le faire, le capitaine doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse et en informer le service de recherche et de sauvetage compétent en tenant compte de la recommandation de l'Organisation.

2 Le capitaine d'un navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage intéressé, après avoir consulté, autant que cela puisse être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à l'alerte de détresse, a le droit de réquisitionner, parmi ces navires, celui ou ceux que le capitaine du navire en détresse ou le service de recherche et de sauvetage considère les mieux à même de prêter assistance; le capitaine ou les capitaines du ou des navires ainsi réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

3 Les capitaines des navires sont libérés de l'obligation imposée par le paragraphe 1 lorsqu'ils apprennent que leurs navires n'ont pas été réquisitionnés et qu'un ou plusieurs navires autres que les leurs ont été réquisitionnés et donnent suite à la réquisition. Cette décision doit, si possible, être communiquée aux autres navires réquisitionnés et au service de recherche et de sauvetage.

4 Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe 2, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le service de recherche et de sauvetage ou par le capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes que le secours n'est plus nécessaire.

5 Les dispositions de la présente règle ne portent pas atteinte à celles de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, notamment en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'article 11 de ladite Convention.

# AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE<sup>4</sup>

Des amendements à la Convention SOLAS ont été proposés dans le but de résoudre les problèmes rencontrés par les vaisseaux tentant de remplir leurs obligations humanitaires. Ainsi, les amendements complètent l'obligation du capitaine d'un navire de prêter assistance avec une obligation analogue pesant sur les Etats de coopérer dans les situations de sauvetage. A travers cette consolidation de l'obligation des capitaines de navire, les amendements offrent des mesures de sécurité renforcées à l'égard des personnes en détresse.

## Dispositions sélectionnées

### CHAPITRE V SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

#### Règle 2 - Définitions

1 Après le paragraphe 4 actuel, ajouter le nouveau paragraphe 5 suivant :

"5 *Service de recherche et de sauvetage.* Exécution, en cas de détresse, des fonctions de surveillance, de communication, de coordination ainsi que de recherche et de sauvetage, y compris prestations de conseils médicaux, de soins médicaux initiaux, ou évacuation sanitaire, en faisant appel à des ressources publiques et privées, avec la coopération, le cas échéant, d'aéronefs, de navires et d'autres engins et installations."

#### Règle 33 - Messages de détresse : obligations et procédures

2 Remplacer le titre de la règle par ce qui suit :

"Situations de détresse : obligations et procédures"

3 Dans la première phrase du paragraphe 1, remplacer les mots "un signal" par les mots "information", et ajouter la phrase ci-après à la suite de la première phrase du paragraphe :

"Cette obligation de prêter assistance s'applique quels que soient la nationalité ou le statut de telles personnes ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées."

4 Après le paragraphe 1 actuel, insérer le nouveau paragraphe 1-1 suivant :

"1-1 Les Gouvernements contractants doivent assurer la coordination et la coopération nécessaires pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations en vertu de la présente règle ne compromette davantage la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le Gouvernement contractant responsable de la région de recherche et de

---

<sup>4</sup> MSC 78/26/Add.1

sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr, compte tenu de la situation particulière et des directives élaborées par l'Organisation. Dans ces cas, les Gouvernements contractants intéressés doivent prendre les dispositions nécessaires pour que ce débarquement ait lieu dans les meilleurs délais raisonnablement possibles."

5 Après le paragraphe 5 actuel, ajouter le nouveau paragraphe 6 suivant :

"6 Les capitaines des navires qui ont pris à bord des personnes en détresse en mer doivent traiter ces personnes avec humanité, compte tenu des moyens et des limites du navire."

### **Règle 34 - Sécurité de la navigation et prévention des situations dangereuses**

6 Supprimer le paragraphe 3 actuel.

7 Après la règle 34 actuelle, ajouter la nouvelle règle 34-1 suivante :

#### **"Règle 34-1 Pouvoir discrétionnaire du capitaine**

Le propriétaire, l'affréteur, la compagnie qui exploite le navire, telle que définie à la règle IX/1, ni aucune autre personne, ne doit entraver le capitaine ou l'empêcher de prendre ou d'exécuter une décision quelconque qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin."

**Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes<sup>5</sup>**  
*Adoptée le 27 avril 1979*  
*Entrée en vigueur le 25 mars 1980*

L'objectif de la Convention de 1979 est le développement d'un plan international de recherche et sauvetage, de manière à coordonner le sauvetage de personnes en détresse en mer par une organisation de recherche et sauvetage (SAR), indépendamment du lieu de l'accident et, si nécessaire, en coopération avec des organisations de RES voisines. Alors même que l'obligation des navires de venir au secours de vaisseaux en détresse était ancrée et dans la coutume et dans les traités internationaux (tels que la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer [SOLAS], de 1974), il n'y avait, jusqu'à l'adoption de la Convention Internationale sur la Recherche et le sauvetage, de système international régissant les opérations de recherche et sauvetage. La Convention traite également de l'obligation maritime d'assister les personnes en détresse en mer.

ANNEXE

Chapitre 1 – Termes et définitions

1.3 Les expressions ci-dessous ont la signification suivante dans l'Annexe :

...

1.3.2 *Centre de coordination de sauvetage* : Centre chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage.

...

Chapitre 2 - Organisation

2.1 Dispositions relatives à la mise en place et à la coordination des services de recherche et de sauvetage.

2.1.1 Les Parties veillent à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour que les services requis de recherche et de sauvetage soient fournis aux personnes en détresse en mer au large de leurs côtes.

...

2.1.10 Les Parties s'assurent qu'une assistance est fournie à toute personne en détresse en mer. Elles le font sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée.

---

<sup>5</sup> MSC 78/26/Add.1

## **AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1979 SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE MARITIMES, TELLE QUE MODIFIÉE**

Les amendements à l'annexe de la Convention *RES* visent à renforcer la coopération interétatique, et à maintenir l'intégrité des services RES en s'assurant que les personnes en détresse en mer sont assistées, tout en minimisant les inconvénients pour le navire prêtant assistance.

### **Dispositions sélectionnées**

## **CHAPITRE 2 ORGANISATION ET COORDINATION**

### **2.1 Dispositions relatives à la mise en place et à la coordination des services de recherche et de sauvetage**

1 À la fin du paragraphe 2.1.1 actuel, ajouter la phrase suivante :

"La notion de personne en détresse en mer comprend aussi les personnes ayant besoin d'une assistance, qui ont trouvé refuge sur une côte dans un lieu isolé situé dans une région océanique inaccessible à des moyens de sauvetage autres que ceux prévus en vertu de la présente Annexe."

## **CHAPITRE 3 COOPÉRATION ENTRE ÉTATS**

2 Au paragraphe 3.1.6, supprimer le mot "et" à l'alinéa 2), remplacer le point final par "; et" à l'alinéa .3 et ajouter un nouvel alinéa .4 après l'alinéa .3 :

".4 à prendre les dispositions nécessaires, en coopération avec d'autres RCC, pour identifier le ou les lieux les plus appropriés pour débarquer des personnes trouvées en détresse en mer."

3 Après l'actuel paragraphe 3.1.8, ajouter le nouveau paragraphe 3.1.9 ci-après :

"3.1.9 Les Parties doivent assurer la coordination et la coopération nécessaires pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations ne compromette davantage la sauvegarde de la vie humaine en mer. La Partie responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr, compte tenu de la situation particulière et des directives élaborées par l'Organisation. Dans ces cas, les Parties intéressées doivent prendre les dispositions nécessaires pour que ce débarquement ait lieu dans les meilleurs délais raisonnablement possibles."

## **CHAPITRE 4**

### **PROCÉDURES DE MISE EN OEUVRE**

#### **4.8 Fin et suspension des opérations de recherche et de sauvetage**

4 Après le paragraphe 4.8.4 actuel, ajouter le nouveau paragraphe 4.8.5 suivant :

"4.8.5 Le centre de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage concerné doit entreprendre le processus d'identification du ou des lieux les plus appropriés pour débarquer les personnes trouvées en détresse en mer. Il en informe le ou les navires et les autres parties concernés."

## **ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION VISANT À FACILITER LE TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL, 1965, TELLE QUE MODIFIÉE**

Les principaux objectifs de la Convention FAL sont d'éviter tout délai inutile dans le trafic maritime, de faciliter la coopération entre gouvernements, et d'assurer le plus haut niveau d'uniformité concernant les formalités et autres procédures. Les amendements de 2002 ont été adoptés afin de résoudre les problèmes liés aux passagers clandestins. Ces amendements introduisent l'obligation de contrôler que les bateaux quittant des ports à haut risque ne transportent pas de clandestins, et renforcent les mesures visant à prévenir qu'ils ne se cachent à bord. Les nouvelles dispositions reconnaissent et consolident également les droits des clandestins, notamment en imposant le respect de principes humanitaires dans le traitement de cas impliquant des clandestins (disposition 4.4). Malgré le fait que le texte d'une convention internationale sur les clandestins avait été adopté en 1957, cette convention n'est jamais entrée en vigueur, en raison du nombre insuffisant de ratifications.

### *Dispositions sélectionnées*

#### **Chapitre 1 - Définitions et dispositions générales**

##### **A. Définitions**

1 Ajouter les définitions suivantes :

"Un *passager clandestin potentiel* désigne une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port."

"Un *port* désigne tout port, terminal, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement, le déchargement, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale."

"Un *passager clandestin* désigne une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin."

...

9 Il conviendrait d'ajouter le nouveau chapitre 4 suivant : "**Chapitre 4 - Passagers clandestins**"

## **A. Principes généraux**

4.1 *Norme.* Les dispositions de la présente section doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 et le Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.<sup>6</sup>

4.2 *Norme.* Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les propriétaires de navires et leurs représentants ainsi que les capitaines de navires doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins demeurent indéfiniment à bord des navires.

## **B. Mesures préventives**

### **4.3 Mesures préventives à bord du navire/au port**

#### **4.3.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux**

4.3.1.1 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent s'assurer que l'infrastructure, et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté, qui sont destinées à empêcher les personnes tentant de monter clandestinement à bord d'un navire d'accéder aux installations portuaires et aux navires, sont mises en place dans tous leurs ports et qu'elles ont été mises au point compte tenu de la dimension du port et du type de cargaison qui y est chargée. Ceci devrait être fait en étroite coopération avec les pouvoirs publics compétents, les propriétaires de navires et les autorités à terre, en vue d'empêcher l'embarquement clandestin dans les ports en question.

4.3.1.2 *Pratique recommandée.* Les dispositions opérationnelles et/ou les dispositifs de sûreté devraient comprendre, entre autres, selon les besoins, les éléments suivants :

- a) des patrouilles régulières dans les zones portuaires;
- b) la mise en place d'installations de stockage spécifiques pour les cargaisons auxquelles les passagers clandestins peuvent accéder facilement et la surveillance continue des personnes et des cargaisons pénétrant dans ces zones;
- c) l'inspection des entrepôts et des zones de stockage des marchandises;
- d) la fouille de la cargaison, dans les cas où la présence de passagers clandestins est manifeste;

---

<sup>6</sup> En outre, les pouvoirs publics voudront peut-être prendre en considération la conclusion non contraignante du Comité exécutif du HCR sur les passagers clandestins demandeurs d'asile (1988, No 53 (XXXIX))

e) la coopération entre les pouvoirs publics, les propriétaires et capitaines de navires et les autorités compétentes à terre lors de la mise au point des dispositions opérationnelles;

f) la coopération entre les autorités portuaires et les autres autorités compétentes (par exemple, les services de police, de douane et d'immigration) en vue d'empêcher le trafic des personnes;

g) l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre opérant dans les ports nationaux, en vue de garantir que seul le personnel autorisé par ces entités participe aux opérations d'arrimage/désarrimage ou de chargement/déchargement des navires ou autres opérations liées au séjour des navires au port;

h) l'élaboration et la mise en place d'accords avec les arrimeurs et les autres entités à terre, en vue de garantir que le personnel qui a accès au navire peut être facilement identifié et qu'il existe une liste des personnes susceptibles de devoir monter à bord du navire dans le cadre de leurs fonctions; et

i) l'encouragement des arrimeurs et autres personnes travaillant dans la zone portuaire à signaler aux autorités portuaires la présence de toutes les personnes qui ne sont apparemment pas autorisées à se trouver dans la zone portuaire.

#### **4.3.2 Propriétaire/capitaine du navire**

**4.3.2.1 Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger des propriétaires de navires et de leurs représentants dans le port ainsi que des capitaines et des autres personnes responsables qu'ils aient mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord du navire, et à défaut, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, permettra de les découvrir avant que le navire ne quitte le port.

**4.3.2.2 Pratique recommandée.** Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, le dispositif de sûreté devrait comprendre au moins les mesures préventives suivantes :

- toutes les portes, écoutilles et moyens d'accès à des cales ou des magasins qui ne sont pas utilisés pendant le séjour du navire au port devraient être fermés à clé;
- les points d'accès au navire devraient être limités au nombre minimum et être adéquatement protégés;
- les zones du navire situées du côté de la mer devraient être adéquatement protégées;
- un service adéquat de garde pont devrait être assuré;
- les membres de l'équipage ou, avec l'accord du capitaine du navire, d'autres personnes devraient, dans la mesure du possible, tenir la liste des personnes qui montent à bord et qui descendent du navire;

- des moyens de communication adéquats devraient être assurés; et
- pendant la nuit, un éclairage adéquat devrait être assuré à bord du navire et le long de la coque.

4.3.2.3 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent exiger que, lorsqu'ils quittent un port où il existe un risque d'embarquement clandestin, les navires autorisés à battre leur pavillon, à l'exception des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille minutieuse, exécutée conformément à un plan ou un programme spécifique, en accordant la priorité aux endroits où des passagers clandestins pourraient se cacher. Les méthodes de fouille risquant de nuire aux passagers clandestins cachés ne doivent pas être utilisées.

4.3.2.4 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent exiger qu'à bord des navires autorisés à battre leur pavillon, aucun endroit ne soit désinfecté par fumigation ou hermétiquement fermé avant d'avoir fait l'objet d'une fouille aussi approfondie que possible en vue de garantir qu'aucun passager clandestin n'y est caché.

#### 4.3.3 *Sanctions nationales*

4.3.3.1 *Norme.* Lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements contractants doivent, conformément à leur législation nationale, poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et les personnes qui les ont aidés à accéder aux navires.

### **C. Traitement du passager clandestin à bord du navire**

#### 4.4 *Principes généraux – Traitement humain*

4.4.1 *Norme.* Les cas d'embarquement clandestin doivent être traités conformément aux principes humanitaires, notamment ceux mentionnés dans la norme 4.1. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité de l'exploitation du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin.

4.4.2 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent exiger que les capitaines de navires autorisés à battre leur pavillon prennent les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté pendant qu'il est à bord, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats.

#### 4.5 *Travail à bord*

4.5.1 *Norme.* Il ne doit pas être demandé à des passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf en cas de situation d'urgence ou pour ce qui est des tâches en rapport avec leur logement à bord.

#### 4.6 *Interrogatoire et notification par le capitaine du navire*

4.6.1 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines de navires qu'ils s'efforcent par tous les moyens de déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués au propriétaire du navire, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et à tous les ports d'escale suivants, s'il y a lieu.

4.6.2 *Pratique recommandée.* Pour recueillir les renseignements utiles à notifier, le capitaine du navire devrait utiliser le formulaire spécifié à l'appendice 3.

4.6.3 *Norme.* Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux capitaines de navires autorisés à battre leur pavillon afin que, lorsqu'un passager clandestin déclare être un réfugié, ces renseignements soient traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire à sa sécurité.

#### 4.7 *Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale*

4.7.1 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics devraient notifier tous les cas d'embarquement clandestin au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

### **D. Modification du voyage prévu**

4.8 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent demander instamment à tous les propriétaires de navires qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de donner pour instructions aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin découvert à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel le passager clandestin a embarqué, à moins:

- que les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel le navire est dérouté aient autorisé le débarquement du passager clandestin;
- que le rapatriement dans un autre pays ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- que des considérations exceptionnelles de sûreté, de santé ou d'humanité le justifient.

### **E. Débarquement et retour d'un passager clandestin**

#### 4.9 *État dans lequel se trouve le premier port d'escale conformément au plan de voyage*

4.9.1 *Norme.* Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent décider si, conformément à la législation nationale, ce passager clandestin peut être admis par l'État dont ils relèvent.

4.9.2 *Norme.* Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin lorsque celui-ci est en possession de documents de voyage en cours de validité pour son retour, et que les pouvoirs publics se sont assurés que des dispositions ont été ou seront prises dans les meilleurs délais pour son rapatriement, toutes les conditions requises pour le transit étant remplies.

4.9.3 *Norme.* Lorsqu'il y a lieu et conformément à la législation nationale, les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin après s'être assurés qu'ils pourront ou que le propriétaire du navire pourra obtenir des documents de voyage valables, prendre des dispositions dans les meilleurs délais pour le rapatriement du passager clandestin, et remplir toutes les conditions requises pour son transit. En outre, les pouvoirs publics doivent envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est impossible dans la pratique de l'appréhender à bord à l'arrivée du navire, ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de l'appréhender à bord du navire. Ces facteurs peuvent inclure les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter :

- un cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire; ou
- la présence à bord du passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire, la santé de l'équipage ou celle du passager clandestin.

#### 4.10 *Ports d'escale suivants*

4.10.1 *Norme.* Lorsqu'un passager clandestin n'a pu être débarqué au premier port d'escale prévu après sa découverte, les pouvoirs publics des ports d'escale suivants doivent envisager son débarquement conformément aux normes 4.9.1, 4.9.2 et 4.9.3.

#### 4.11 *État dont le passager clandestin est ressortissant ou dans lequel il a le droit de s'établir*

4.11.1 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent, conformément au droit international, accepter le retour des passagers clandestins jouissant pleinement du statut de national/citoyen ou accepter le retour des passagers clandestins qui, d'après leur législation nationale, ont le droit de s'établir dans cet État.

4.11.2 *Norme.* Les pouvoirs publics doivent, si possible, aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté des passagers clandestins revendiquant qu'ils sont ressortissants de l'État dont ils relèvent ou qu'ils ont le droit de s'établir dans cet État.

#### 4.12 *État d'embarquement*

4.12.1 *Norme.* Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter d'interroger ceux qui ont été renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.

4.12.2 *Norme.* Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins potentiels sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter le débarquement des passagers clandestins potentiels et des passagers clandestins qui ont été découverts à bord du navire alors que ce dernier se trouvait encore dans les eaux territoriales de cet État ou, si cela est prévu par la législation nationale dudit État, dans la zone relevant de la juridiction de ses services d'immigration. Aucune sanction ne doit être imposée au propriétaire du navire et aucune somme ne doit être exigée de lui pour couvrir les frais de détention ou de renvoi.

4.12.3 *Norme.* Lorsqu'un passager clandestin potentiel n'a pas été débarqué au port d'embarquement, il doit être traité comme un passager clandestin conformément aux règles de la présente section.

#### 4.13 *État du pavillon*

4.13.1 *Norme.* Les pouvoirs publics de l'État du pavillon du navire doivent aider le capitaine/propriétaire du navire ou l'autorité compétente des ports d'escale et leur apporter leur collaboration pour :

- identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité;
- intervenir auprès des pouvoirs publics compétents pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion; et
- prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin.

#### 4.14 *Retour des passagers clandestins*

4.14.1 *Pratique recommandée.* Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sécurité, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants. Cette lettre autorisant le retour du passager clandestin soit à son pays d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant chargé du réacheminement du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement.

4.14.2 *Pratique recommandée.* Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour d'un passager clandestin afin de les informer de la situation de celui-ci. De plus, les pouvoirs publics des pays traversés au cours du retour devraient autoriser les passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement à transiter par leurs ports et aéroports, sous réserve que les visas

normalement exigés leur aient été accordés et compte tenu des exigences de la sûreté nationale.

4.14.3 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un État du port a refusé le débarquement d'un passager clandestin, cet État devrait notifier sans retard excessif à l'État du pavillon du navire à bord duquel se trouve le passager clandestin les raisons motivant ce refus.

#### **4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins**

4.15.1 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer le propriétaire du navire à bord duquel le passager clandestin a été découvert ou son représentant, dans la mesure du possible dans la pratique, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin, si le propriétaire du navire doit assumer ces frais. De plus, si les frais doivent être assumés par le propriétaire du navire, les pouvoirs publics devraient les maintenir au minimum, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale.

4.15.2 **Pratique recommandée.** La période pendant laquelle les propriétaires de navires sont tenus responsables de la prise en charge des frais de séjour d'un passager clandestin encourus par les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devrait être aussi courte que possible.

4.15.3 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les sanctions imposées aux navires lorsque le capitaine du navire a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et lorsqu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder au navire.

4.15.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, conformément à la législation nationale, envisager de réduire les autres redevances pouvant être exigibles si les propriétaires de navires ont apporté aux autorités chargées du contrôle une coopération jugée satisfaisante dans la prise de mesures destinées à empêcher le transport de passagers clandestins."

### APPENDICE 3

#### **Formulaire de demande de renseignements sur le passager clandestin spécifié dans la pratique recommandée 4.6.2**

##### **RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE**

*Nom du navire :*

*Numéro OMI :*

*Pavillon :*

*Compagnie :*

*Adresse de la compagnie :*

*Agent au prochain port :*

*Adresse de l'agent :*

*IRCS (Indicatif d'appel radioélectrique international) :*

*Numéro INMARSAT :*

*Port d'immatriculation :*

*Nom du capitaine :*

##### **RENSEIGNEMENTS SUR LE PASSAGER CLANDESTIN**

*Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :*

*Lieu d'embarquement :*

*Pays où a eu lieu l'embarquement :*

*Date/heure de l'embarquement :*

*Destination finale prévue :*

*Raisons que le passager clandestin a données pour expliquer son embarquement à bord du navire :*

*Nom :*

*Prénom(s) :*

*Nom sous lequel le passager clandestin est connu :*

*Sexe :*

*Date de naissance :*

*Lieu de naissance :*

*Nationalité revendiquée :*

*Domicile :*

*Pays d'origine :*

*Type de pièce d'identité, par exemple No du passeport, No de la carte d'identité ou No du livret d'instruction maritime :*

*Date de délivrance :*

*Lieu de délivrance :*

*Date d'expiration :*

*Délivré par :*

*Photographie du passager clandestin:*

*Description physique générale du passager clandestin :*

*Première langue :*

*Parlée :*

*Lue :*

*Écrite :*

*Autres langues:*

*Parlées :*

*Lues :*

*Écrites :*

Si le passager clandestin déclare être un réfugié ou un demandeur d'asile, ces renseignements doivent être traités comme confidentiels dans la mesure nécessaire pour assurer sa sécurité.

***Autres renseignements***

*1) Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple membres d'équipage, employés du port, etc.) en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire :*

*2) Inventaire des possessions du passager clandestin :*

*3) Déclaration faite par le passager clandestin :*

*4) Déclaration faite par le capitaine (y compris toute observation sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin) :*

*Date(s) de l'interrogatoire :*

*Signature du passager clandestin :*

*Date :*

*Signature du capitaine :*

*Date :*

## **Directives de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)**

### **Projet de résolution MSC.167 (78)**

**Adoptée le 20 mai 2004**

### **Directives sur le traitement des personnes secourues en mer**

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

NOTANT la résolution A.920 (22) intitulée "Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer",

RAPPELANT ÉGALEMENT les dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, relatives à l'obligation :

- pour les capitaines de navire, de se porter avec toute la célérité voulue au secours des personnes en détresse en mer; et
- pour les Gouvernements, de prendre les dispositions nécessaires pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de leurs côtes,

RAPPELANT EN OUTRE les dispositions de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), telle que modifiée, relatives à la fourniture d'une assistance à toute personne en détresse en mer quels que soient sa nationalité ou son statut, ou les circonstances dans lesquelles elle est trouvée,

NOTANT ÉGALEMENT l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, relatif à l'obligation de prêter assistance,

NOTANT EN OUTRE l'initiative prise par le Secrétaire général d'associer les institutions spécialisées et programmes compétents des Nations Unies à l'examen des questions visées dans la présente résolution afin de convenir d'une approche permettant de parvenir à une solution efficace et cohérente,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire de clarifier les procédures actuelles afin de garantir qu'un lieu sûr sera offert aux personnes secourues en mer, quels que soient leur nationalité ou leur statut ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées,

AYANT ADOPTÉ, à sa soixante-dix-huitième session, par la résolution MSC.153(78), les amendements à la Convention SOLAS qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de ladite convention, et par la résolution MSC.155(78) les amendements à la Convention SAR qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article III 2) a) de ladite convention,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que l'objet du nouveau paragraphe 1-1 de la règle V/33 de la Convention SOLAS, tel qu'adopté par la résolution MSC.153(78), et du paragraphe 3.1.9 de l'Annexe de la Convention SAR, tel qu'adopté par la résolution

MSC.155(78), est de garantir que dans tous les cas, un lieu sûr sera fourni dans un délai raisonnable et d'imposer par ailleurs au Gouvernement contractant/à la Partie responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle les survivants ont été secourus la responsabilité de fournir un lieu sûr ou de veiller à ce qu'un lieu soit fourni,

1. ADOPTE les Directives sur le traitement des personnes secourues en mer dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements, les centres de coordination de sauvetage et les capitaines à établir dès que possible des procédures conformes aux Directives jointes en annexe;
3. INVITE les gouvernements à porter les Directives jointes en annexe à l'attention des autorités intéressées et à celle des propriétaires, exploitants et capitaines de navires;
4. PRIE le Secrétaire général de prendre les mesures voulues afin de poursuivre son initiative interorganisations en informant le Comité de la sécurité maritime des faits nouveaux intervenus, notamment en ce qui concerne les procédures destinées à faciliter la fourniture d'un lieu sûr aux personnes en détresse en mer, afin que ce dernier prenne les mesures qu'il jugera appropriées;
5. DÉCIDE de maintenir la présente résolution à l'étude.

ANNEXE  
**DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT DES PERSONNES SECOURUES EN MER**

## **1 OBJET**

1.1 Les présentes Directives ont pour objet de fournir des indications aux Gouvernements<sup>7</sup> et aux capitaines de navires pour ce qui est des obligations qui leur incombent sur le plan humanitaire et en vertu du droit international applicable en matière de traitement des personnes secourues en mer.

1.2 L'obligation de prêter assistance qui incombe au capitaine devrait compléter l'obligation correspondante qu'ont les Gouvernements Membres de l'OMI, de coordonner leurs efforts et de coopérer en dégageant le capitaine de la responsabilité de prendre en charge les survivants et de conduire en lieu sûr les personnes récupérées en mer. Les présentes directives ont pour but d'aider les gouvernements et les capitaines à mieux comprendre les obligations qui leur incombent en vertu du droit international et de leur fournir des indications utiles sur la manière de s'acquitter de ces obligations.

## **2 GENÈSE DE LA QUESTION**

### **Résolution A.920(22) de l'Assemblée de l'OMI**

2.1. À sa vingt-deuxième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.920(22), intitulée "Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer". Cette résolution priait divers organes de l'OMI d'examiner certaines conventions de l'OMI en vue d'identifier les lacunes, incohérences, ambiguïtés, expressions vagues ou autres inexacitudes éventuelles liées au traitement des personnes secourues en mer. Cet examen avait pour but de contribuer à garantir que :

- les personnes ayant survécu à des situations de détresse recevraient une assistance, indépendamment de leur nationalité ou de leur statut ou des circonstances dans lesquelles elles ont été trouvées;
- les navires qui ont récupéré des personnes en détresse en mer seraient en mesure de conduire les survivants en lieu sûr, et
- les survivants, indépendamment de leur nationalité ou de leur statut, y compris les migrants sans papiers, les demandeurs d'asile et les réfugiés, de même que les clandestins, seraient traités, à bord des navires, de la manière prescrite dans les instruments pertinents de l'OMI et conformément aux accords internationaux pertinents et aux traditions maritimes humanitaires.

---

<sup>7</sup> Chaque fois qu'il apparaît dans les présentes directives, le terme "Gouvernement" devrait être pris dans le sens de Gouvernement contractant à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, ou de Partie à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée, respectivement.

2.2 Conformément à la résolution A.920(22), le Secrétaire général a porté la question des personnes secourues en mer à l'attention d'un certain nombre d'institutions spécialisées et de programmes compétents de l'Organisation des Nations Unies en mettant l'accent sur la nécessité d'une approche coordonnée parmi les institutions de l'Organisation des Nations Unies et en invitant les institutions compétentes à apporter leur contribution dans le cadre de leur mandat respectif. Cet effort interinstitutionnels, centré sur les responsabilités des États en matière de questions autres que le sauvetage, telles que l'immigration et l'asile qui ne relèvent pas de la compétence de l'OMI, est un complément essentiel des efforts déployés par l'OMI.

### **Amendements aux Conventions SOLAS et SAR**

2.3 À sa soixante-dix-huitième session, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a adopté des amendements pertinents au chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et aux chapitres 2, 3 et 4 de l'Annexe à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR). Ces amendements devraient entrer en vigueur le 1er juillet 2006. À cette même session, le MSC a adopté les présentes directives dont l'élaboration était prévue par les amendements. L'objet des amendements et des présentes directives est de contribuer à garantir que les personnes en détresse sont secourues, tout en limitant au minimum les difficultés pour les navires prêtant assistance et en veillant au maintien de l'intégrité des services de recherche et de sauvetage.

2.4 En particulier, le paragraphe 1-1 de la règle V/33 de la Convention SOLAS et le paragraphe 3.1.9 de l'Annexe de la Convention SAR, telle que modifiée, imposent aux Gouvernements l'obligation de coordonner et coopérer pour veiller à ce que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue.

2.5 Comme l'a reconnu le MSC lorsqu'il a adopté les amendements, le nouveau paragraphe 1-1 de la règle V/33 de la Convention SOLAS et le paragraphe 3.1.9 de l'Annexe de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée, ont pour objet de garantir que dans tous les cas, un lieu sûr sera fourni dans un délai raisonnable. La responsabilité de fournir un lieu sûr, ou de veiller à ce qu'un lieu sûr soit fourni, incombe au Gouvernement responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle les survivants ont été récupérés.

2.6 Toutefois, les circonstances peuvent dans chaque cas être différentes. Les amendements confèrent au Gouvernement responsable la latitude nécessaire pour traiter chaque situation au cas par cas tout en garantissant que les capitaines de navires qui prêtent assistance sont dégagés de leur responsabilité dans un délai raisonnable et avec le minimum d'impact sur le navire.

2.7 On trouvera à l'appendice quelques observations sur le droit international applicable.

### **3 PRIORITÉS**

3.1 Lorsque des navires prêtent assistance à des personnes qui sont en détresse en mer, une coordination entre toutes les parties intéressées afin que toutes les priorités ci-après soient respectées compte dûment tenu du contrôle des frontières, de la souveraineté et des questions de sûreté conformément au droit international :

#### *Sauvetage*

Toute personne en détresse en mer devrait être secourue sans tarder.

#### *Préserver l'intégrité et l'efficacité des services de recherche et de sauvetage*

Une prompt assistance fournie par les navires en mer est un élément essentiel des services mondiaux de recherche et de sauvetage; cette assistance doit donc rester une priorité absolue pour les capitaines de navires, les compagnies de navigation et les États du pavillon.

#### *Libérer les capitaines de leurs obligations après qu'ils ont prêté assistance à des personnes*

Les États du pavillon et les États côtiers devraient prendre des dispositions efficaces pour prêter sans tarder leur concours aux capitaines et les libérer de leurs obligations à l'égard des personnes récupérées en mer par des navires.

## **4 MANUEL INTERNATIONAL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUES ET MARITIMES**

4.1 Le *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes* (Manuel IAMSAR), en trois volumes, a été élaboré et est tenu à jour pour aider les Gouvernements à répondre à leurs besoins en matière de recherche et de sauvetage, et à s'acquitter des obligations qu'ils ont acceptées en vertu de la Convention SOLAS, de la Convention SAR et de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Les Gouvernements sont encouragés à mettre en place et améliorer leurs services de recherche et de sauvetage, à coopérer avec les États voisins et à considérer leurs services de recherche et de sauvetage comme faisant partie d'un dispositif mondial.

4.2 Chacun des volumes du Manuel IAMSAR est rédigé dans l'optique de fonctions spécifiques du dispositif de recherche et de sauvetage et peut être utilisé comme document autonome ou parallèlement à d'autres guides afin de donner une idée complète du dispositif de recherche et de sauvetage.

4.3 Le volume I – *Organisation et gestion* - porte sur le concept de dispositif mondial de recherche et de sauvetage, sur l'établissement de dispositifs nationaux et régionaux et sur la coopération avec les États voisins en vue de fournir des services de recherche et de sauvetage efficaces et économiques;

4.4 Le volume II – *Coordination des missions* - est destiné à ceux qui planifient et coordonnent les opérations et les exercices de recherche et de sauvetage; et

4.5 Le volume III – *Moyens mobiles* - est destiné à être emporté à bord des navires, des aéronefs et des unités de sauvetage, pour aider à l'exécution des fonctions de

recherche, de sauvetage ou de coordination sur place ainsi que dans des aspects des opérations de recherche et de sauvetage qui concernent leurs propres situations d'urgence.

## **5 CAPITAINES DE NAVIRES**

### **Recommandations d'ordre général**

5.1 Les services de recherche et de sauvetage partout dans le monde sont tributaires des navires en mer pour secourir les personnes en détresse. Il est impossible d'organiser des services de recherche et de sauvetage reposant entièrement sur des unités de sauvetage spécialisées à terre pour prêter assistance en temps voulu à toutes les personnes en détresse en mer. Les capitaines de navires doivent s'acquitter de certaines tâches afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, de préserver l'intégrité des services mondiaux de recherche et de sauvetage dont ils font partie et de satisfaire aux obligations qui leur incombent sur les plans humanitaire et juridique. À cet égard, les capitaines de navires devraient :

.1 être conscients et tenir compte de l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer, qui leur incombe en vertu du droit international. Cette obligation de prêter assistance devrait toujours s'appliquer indépendamment de la nationalité ou du statut des personnes en détresse, ou des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées;

.2 faire tout leur possible, en fonction des moyens et des limites à bord du navire, pour traiter les survivants avec humanité et subvenir à leurs besoins immédiats;

.3 assumer les tâches de recherche et de sauvetage conformément aux dispositions du volume III du Manuel IAMSAR;

.4 lorsqu'il n'est pas possible d'entrer en contact avec le RCC responsable de la zone où les survivants sont récupérés, essayer d'entrer en contact avec un autre RCC, ou si cela est impossible, avec toute autre autorité gouvernementale qui pourrait prêter assistance, tout en reconnaissant que le RCC de la zone dans laquelle les survivants sont récupérés demeure responsable;

.5 tenir le RCC au courant des conditions, de l'assistance nécessaire et des mesures prises ou prévues pour les survivants (voir le paragraphe 6.10 relatif aux autres renseignements que le RCC pourrait vouloir obtenir);

.6 s'efforcer de veiller à ce que les survivants ne soient pas débarqués en un lieu où leur sécurité serait compromise; et

.7 se conformer à toutes prescriptions pertinentes du Gouvernement responsable de la région SAR où les survivants ont été récupérés, ou d'un autre État côtier étant intervenu, et demander des conseils supplémentaires à ces autorités en cas de difficultés à se conformer aux prescriptions.

5.2 Afin de contribuer plus efficacement à la sauvegarde de la vie humaine en mer, les navires sont instamment priés de participer au système de comptes rendus de navires établis aux fins de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

## **6 GOUVERNEMENTS ET CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE**

### **Responsabilités et préparation**

6.1 Les gouvernements devraient veiller à ce que leurs centres de coordination de sauvetage (RCC) et les autres autorités nationales concernées aient le soutien et le pouvoir nécessaires pour s'acquitter de leurs tâches conformément à leurs obligations conventionnelles et aux présentes directives.

6.2 Les gouvernements devraient veiller à ce que leurs RCC et unités de sauvetage fonctionnent conformément aux normes et procédures du Manuel IAMSAR et que tous les navires battant leur pavillon aient le volume III de ce manuel à bord.

6.3 Un navire ne devrait pas subir de retard indû, ni encourir de charge financière ou d'autres difficultés après avoir prêté assistance à des personnes en mer; les États côtiers devraient donc libérer le navire dès que possible.

6.4 Normalement, toute coordination de recherche et de sauvetage qui a lieu entre un navire prêtant assistance et un ou plusieurs États côtiers devrait être gérée par l'intermédiaire du RCC responsable. Les États peuvent habiliter leurs RCC respectifs à gérer cette coordination 24 heures sur 24; ils peuvent également charger d'autres autorités nationales de prêter rapidement assistance au RCC pour accomplir ces tâches. Les RCC devraient être prêts à agir rapidement de manière autonome ou avoir mis en place des procédures appropriées, s'il y a lieu, pour mettre d'autres autorités à contribution afin que des décisions puissent être prises en temps voulu pour s'occuper des survivants.

6.5 Chaque RCC devrait avoir mis en place des plans et dispositifs efficaces, au niveau de l'exécution des opérations (plans et accords interinstitutions ou internationaux, le cas échéant) pour faire face à tous les types de situation de recherche et de sauvetage. Ces plans et dispositifs devraient couvrir les incidents qui se produisent dans la région de recherche et de sauvetage du RCC ainsi que ceux qui se produisent en dehors de sa propre région, si nécessaire, jusqu'à ce que le RCC responsable de la région dans laquelle l'assistance est fournie (voir le paragraphe 6.7) ou un autre RCC mieux situé pour s'occuper de l'incident, accepte d'en prendre la responsabilité. Ces plans et dispositifs devraient couvrir les modalités selon lesquelles le RCC pourrait coordonner :

- .1 une opération de récupération;
- .2 le débarquement des survivants qui sont à bord d'un navire;
- .3 la conduite des survivants en lieu sûr; et

.4 les efforts qu'il déploie avec d'autres entités (telles que les services des douanes et de l'immigration, ou le propriétaire du navire ou encore l'État du pavillon), si des questions autres que la recherche et le sauvetage se présentent pendant que les survivants sont à bord du navire prêtant assistance, concernant la nationalité, le statut ou les circonstances des survivants; traiter rapidement les questions de contrôle des frontières initial ou d'immigration afin de réduire au minimum les retards qui pourraient avoir un impact négatif sur le navire prêtant assistance, et notamment prendre des dispositions provisoires pour accueillir les survivants en attendant que ces questions soient résolues.

6.6 Des plans opérationnels, activités de liaison et moyens de communication devraient permettre d'assurer une bonne coordination, avant et pendant une opération de sauvetage, avec les compagnies de navigation et les autorités nationales ou internationales qui peuvent être amenées à participer aux efforts déployés pour l'intervention ou le débarquement.

6.7 Selon les circonstances, le premier RCC contacté devrait immédiatement s'efforcer de transférer la gestion de l'incident au RCC responsable de la région dans laquelle l'assistance est fournie. Lorsque le RCC responsable de la région SAR dans laquelle une assistance est nécessaire est informé de la situation, celui-ci devrait accepter immédiatement la responsabilité de la coordination des efforts de sauvetage, du fait que les responsabilités connexes, y compris les dispositions prises pour trouver un lieu sûr pour les survivants, incombent principalement au Gouvernement responsable de cette région. Toutefois, le premier RCC est responsable de la coordination de l'incident jusqu'à ce que le RCC responsable ou une autre autorité compétente en assume la responsabilité.

6.8 Les gouvernements et le RCC responsable devraient tout mettre en oeuvre pour réduire au minimum la durée du séjour des survivants à bord du navire prêtant assistance.

6.9 Les autorités gouvernementales responsables devraient tout mettre en oeuvre pour que les survivants qui se trouvent à bord du navire soient débarqués le plus rapidement possible. Toutefois, le capitaine devrait savoir que, dans certains cas, la coordination nécessaire peut entraîner des retards inévitables.

6.10 Le RCC devrait s'efforcer d'obtenir ce qui suit auprès du capitaine du navire prêtant assistance :

.1 des renseignements sur les survivants, notamment leurs nom, âge, sexe, état de santé et état médical apparents, ainsi que tous soins médicaux particuliers dont ils pourraient avoir besoin;

.2 l'opinion du capitaine sur le maintien en sécurité du navire prêtant assistance;

.3 les mesures que le capitaine a prises et menées à bien ou celles qu'il a l'intention de prendre;

.4 l'autonomie actuelle du navire prêtant assistance avec les personnes supplémentaires à bord;

.5 le prochain port d'escale prévu du navire prêtant assistance;

.6 les moyens auxquels le capitaine accorde la préférence pour débarquer les survivants;

.7 toute aide dont le navire prêtant assistance pourrait avoir besoin pendant et après l'opération de récupération; et

.8 tout facteur particulier (par exemple conditions météorologiques régnantes, cargaison vulnérable en fonction de la durée du voyage).

6.11 Parmi les problèmes en matière de santé et de sécurité qui peuvent se poser à bord d'un navire qui a récupéré des personnes en détresse figurent l'insuffisance de matériel de sauvetage, d'eau, de provisions, de soins médicaux et de locaux de passagers pour le nombre de personnes à bord, ainsi que la sécurité de l'équipage et des passagers si des personnes à bord devenaient agressives ou violentes. Dans certains cas, il pourrait être prudent que le RCC organise la visite du navire prêtant assistance par des membres du personnel SAR ou d'autres personnes aux fins de mieux évaluer la situation à bord, d'apporter de l'aide pour subvenir aux besoins à bord ou d'assurer la sécurité et la sûreté du débarquement des survivants.

### **Lieu sûr**

6.12 Un lieu sûr (tel que mentionné au paragraphe 1.3.2 de l'annexe de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage) est un emplacement où les opérations de sauvetage sont censés prendre fin. C'est aussi un endroit où la vie des survivants n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux). De plus, c'est un endroit à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale.

6.13 Un navire prêtant assistance ne devrait pas être considéré comme un lieu sûr, du seul fait que les survivants, une fois qu'ils se trouvent à bord du navire, ne sont plus en danger immédiat. Il se peut qu'un navire prêtant assistance ne dispose pas des installations et du matériel appropriés pour accueillir des personnes supplémentaires à bord sans mettre sa propre sécurité en péril ou pour s'occuper correctement des survivants. Même si le navire a la possibilité d'héberger les survivants en toute sécurité et peut faire office de lieu sûr provisoire, on devrait le dégager de cette responsabilité dès que d'autres dispositions peuvent être prises.

6.14 Un lieu sûr peut être à terre ou à bord d'une unité de sauvetage ou d'une autre embarcation ou installation appropriée en mer pouvant être utilisée comme lieu sûr jusqu'à ce que les survivants soient débarqués pour aller vers leur prochaine destination.

6.15 Les Conventions, telles que modifiées, indiquent que la conduite en lieu sûr devrait tenir compte des circonstances particulières à chaque cas. Celles-ci peuvent

comprendre certains facteurs tels que la situation à bord du navire prêtant assistance, les conditions sur place, la nécessité de soins médicaux et la disponibilité d'unités de transport ou d'autres unités de sauvetage. Du fait de l'unicité de chaque cas, le choix d'un lieu sûr peut être tributaire de toutes sortes de facteurs importants.

6.16 Les Gouvernements devraient coopérer entre eux pour fournir des lieux sûrs appropriés aux survivants, après avoir examiné les facteurs et risques pertinents.

6.17 La nécessité d'éviter le débarquement dans des territoires où la vie et la liberté des personnes qui affirment avoir des craintes bien fondées de persécution seraient menacées est à prendre en compte dans le cas de demandeurs d'asile et de réfugiés récupérés en mer.

6.18 Le navire prêtant assistance, ou un autre navire, est souvent à même de transporter les survivants vers un lieu sûr. Toutefois, si ce navire éprouvait des difficultés à accomplir cette fonction, les RCC devraient s'efforcer de trouver des solutions de remplacement acceptables pour ce faire.

### **Considérations ne relevant pas de la recherche et du sauvetage**

6.19 Lorsque le statut des survivants ou d'autres questions ne relevant pas de la recherche et du sauvetage doivent être résolus, les autorités appropriées peuvent souvent s'occuper de ces questions après que les survivants ont été conduits en lieu sûr. Entre-temps, les RCC sont responsables de la coopération avec les autorités nationales ou internationales ou autres qui sont mises en cause dans la situation. Parmi les considérations ne relevant pas de la recherche et du sauvetage auxquelles l'on devrait peut-être prêter attention figurent, par exemple, les déversements d'hydrocarbures, les enquêtes sur place, l'assistance, les survivants qui sont des migrants ou des demandeurs d'asile, les besoins des survivants après qu'ils ont été conduits en lieu sûr, ainsi que les questions de sécurité, de sûreté ou de maintien de l'ordre. C'est aux autorités nationales autres que les RCC qu'incombe généralement la responsabilité de telles initiatives.

6.20 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 des survivants qui sont à bord du ou des navires prêtant assistance.

6.21 Bien que les questions autres que le sauvetage, qui ont trait aux demandeurs d'asile, aux réfugiés et au statut de migrant, ne relèvent pas de la compétence de l'OMI et sortent du cadre des Conventions SOLAS et SAR, les gouvernements devraient être conscients de l'assistance que les organisations internationales ou les autorités d'autres pays pourraient fournir en de telles circonstances; ils devraient pouvoir les contacter rapidement et fournir toutes les instructions dont leurs RCC pourraient avoir besoin à cet égard, y compris la procédure à suivre pour alerter les autorités nationales appropriées et les mettre à contribution. Les États devraient veiller à ce que leurs mécanismes d'action soient suffisamment souples pour englober toute la gamme de responsabilités qui leur incombent.

6.22 Les autorités responsables de ces questions peuvent demander que les RCC obtiennent certains renseignements auprès du navire prêtant assistance au sujet d'un navire ou d'une autre embarcation en détresse, ou certains renseignements sur les personnes secourues. Les autorités nationales concernées devraient également être conscientes de ce dont elles ont besoin pour coopérer avec le RCC (notamment en ce qui concerne la prise de contact avec les navires) et réagir de toute urgence lors de situations mettant en cause des personnes secourues qui sont à bord de navires.

#### Appendice

### **QUELQUES OBSERVATIONS SUR LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE PERTINENTE**

1 L'obligation du capitaine de prêter assistance en mer est une tradition maritime de longue date. Elle est reconnue en droit international. L'article 98 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer codifie cette obligation en ce que tout "État exige 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..." et impose aux États l'obligation de 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..."

2 La Convention SAR définit *le sauvetage* comme une "opération destinée à repêcher des personnes en détresse, à leur prodiguer les premiers soins médicaux ou autres dont elles pourraient avoir besoin, et à les remettre en lieu sûr". Les services de recherche et de sauvetage sont définis comme l'"exécution, en cas de détresse, des fonctions de surveillance, de communication, de coordination ainsi que de recherche et de sauvetage, y compris prestation de conseils médicaux, de soins médicaux initiaux, ou évacuation sanitaire, en faisant appel à des ressources publiques et privées, avec la coopération d'aéronefs, de navires et d'autres engins et installations". Les services de recherche et de sauvetage comprennent la prise de dispositions pour débarquer les survivants qui sont à bord des navires prêtant assistance. La Convention SAR établit le principe selon lequel les États délèguent à leurs centres de coordination de sauvetage (RCC) la responsabilité et le pouvoir d'agir en tant que point de contact principal pour les navires, les unités de sauvetage, d'autres RCC et d'autres autorités de coordination des opérations de recherche et de sauvetage. S'agissant des obligations qui incombent aux États, la Convention SAR aborde également la nécessité de prendre des dispositions relatives aux services de recherche et de sauvetage, la création de RCC, la coopération internationale, les procédures de mise en oeuvre des RCC et l'utilisation des systèmes de comptes rendus de navires.

3 La Convention SAR ne définit pas l'expression "lieu de refuge". Toutefois, définir un lieu de refuge en se référant uniquement à un emplacement géographique serait contraire au but de cette convention. Par exemple, un lieu de refuge ne se trouve pas nécessairement à terre. Il serait préférable de déterminer ce qui constitue un lieu de refuge en fonction de ses caractéristiques et de ce qu'il peut apporter aux survivants. C'est un emplacement où l'opération de sauvetage est censée prendre fin. C'est aussi un endroit où la vie des survivants n'est plus en danger et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux). C'est

également un lieu à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale.

4 La règle V/33.1 de la Convention SOLAS dispose que "le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, des renseignements indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter avec toute la célérité voulue à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible." D'autres instruments internationaux contiennent des obligations équivalentes. Aucune des dispositions du présent texte n'est censée modifier ces obligations. Le respect de ces obligations est essentiel si l'on veut préserver l'intégrité des services de recherche et de sauvetage. L'article IV de la Convention SOLAS (cas de force majeure) protège le capitaine dans la mesure où la présence de personnes à bord du navire par raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doit pas être utilisée comme critère pour vérifier l'application au navire des dispositions de la Convention. Dans la règle 7 du chapitre V, la Convention SOLAS aborde également la question de la responsabilité des Gouvernements en matière d'organisation des services de sauvetage.

5 En tant que principe général du droit international, la souveraineté d'un État autorise celui-ci à surveiller ses frontières, exclure les étrangers de son territoire et promulguer des lois qui régissent l'entrée des étrangers sur son territoire. La souveraineté d'un État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à la mer territoriale, sous réserve des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres règles du droit international. En outre, aux termes de l'article 21 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale pour prévenir, entre autres, les infractions aux lois d'immigration de l'État côtier.

6 Conformément à l'article 18 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le passage inoffensif d'un navire comprend l'arrêt et le mouillage dans la mer territoriale des États côtiers "mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse". La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'aborde pas expressément la question de l'existence d'un droit d'entrée dans un port en cas de détresse, mais en vertu du droit international coutumier il pourrait y avoir un droit universel, bien que non absolu, autorisant un navire en détresse à entrer dans un port lorsqu'un danger évident menace la sécurité des personnes à bord de ce navire. Du fait que ce type de danger s'aggrave avec le temps, l'entrée immédiate dans un port est nécessaire pour garantir la sécurité du navire et des personnes qui sont à bord. Néanmoins, le droit d'un navire en détresse d'entrer dans un port est fonction de l'équilibre que l'on aura établi entre la nature et l'imminence du danger qui menace la sécurité du navire et les risques que présente, pour le port, l'entrée du navire. Ainsi, l'État côtier pourrait refuser l'accès à ses ports lorsqu'un navire représente une menace grave et inacceptable pour la sécurité, l'environnement, la santé ou la sûreté de cet État côtier après que la sécurité des personnes à bord est assurée.

7 La défense d'expulsion et de refoulement, visée à l'article 33.1 de la Convention relative au statut des réfugiés, interdit aux États d'expulser ou de refouler un réfugié

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. D'autres textes de droit international contiennent également une défense d'expulsion et de refoulement vers un lieu où il y a des raisons sérieuses de penser que la personne risque d'être soumise à la torture.

8 Les autres dispositions pertinentes, qui ne relèvent pas toutes de la compétence de l'OMI, sont notamment les suivantes :

- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée dans sa totalité
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, chapitre V, règle 33
- Résolution A.773 (18), intitulée "Renforcement de la sauvegarde de la vie humaine en mer par le biais de la prévention et de l'élimination des pratiques dangereuses liées au transport clandestin de personnes à bord des navires"
- Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, notamment la section 6.C, et les normes 6.8 à 6.10
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance, article 11
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, article 98
- Résolution A.871 (20), intitulée "Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin"
- Résolution A.867 (20), intitulée "Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer"
- Convention des Nations Unies de 1951 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967
- Plan SAR mondial de l'OMI (SAR.8/Circ.1 et additifs) (le volume 5 de la liste des signaux radioélectriques de l'Amirauté est une autre solution possible)
- Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée 2000, et ses protocoles additionnels, à savoir le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer et le Protocole visant à réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants.
- Circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 sur les Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer

**Résolution A.920(22)**  
*Adoptée le 29 novembre 2001*

**EXAMEN DES MESURES DE SÉCURITÉ ET DES PROCÉDURES  
RELATIVES AU TRAITEMENT DES PERSONNES SECOURUES EN MER**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article premier et l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui ont trait, respectivement, aux buts de l'Organisation et aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, ainsi que l'objectif général de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965,

SOUHAITANT garantir que la vie des personnes se trouvant à bord des navires, y compris les petites embarcations, qu'ils fassent route ou soient au mouillage, sera sauvegardée à tout moment jusqu'à ce que celles-ci soient amenées en lieu sûr,

RAPPELANT les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, en particulier, l'article 98 de cette convention relatif à l'obligation de prêter assistance,

RAPPELANT AUSSI les dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, relatives à l'obligation :

- pour les capitaines de navire de se porter avec toute la célérité voulue au secours des personnes en détresse en mer; et
- pour les Gouvernements contractants de prendre les dispositions nécessaires pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de leurs côtes,

RAPPELANT ÉGALEMENT les dispositions de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée, relatives à la fourniture d'une assistance à toute personne en détresse en mer, indépendamment de la nationalité ou du statut de cette personne, ou des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée,

RAPPELANT EN OUTRE les dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, relatives aux mesures destinées à faciliter, entre autres, l'arrivée et le départ des navires qui effectuent des opérations d'urgence qui sont nécessaires pour garantir la sécurité maritime,

RAPPELANT PAR AILLEURS les dispositions de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance relatives à l'obligation pour le capitaine du navire de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer et à la nécessité d'une coopération entre les parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer le succès des opérations d'assistance pour sauver des vies en danger,

RAPPELANT ENFIN les dispositions de :

a) la résolution A.773(18) sur le renforcement de la sauvegarde de la vie humaine en mer par le biais de la prévention et de l'élimination des pratiques dangereuses liées au transport clandestin de personnes à bord de navires;

b) la résolution A.871(20) sur les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin;

c) la résolution A.867(20) sur la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer; et

d) la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1 sur les Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer,

AFFIRMANT que les questions qui ne sont pas réglementées par les conventions internationales susmentionnées devraient continuer d'être régies, entre autres, par les règles et principes du droit international coutumier,

NOTANT l'initiative du Secrétaire général de faire participer les institutions spécialisées et programmes compétents des Nations Unies à l'examen des questions visées dans la présente résolution afin qu'une approche commune puisse être arrêtée pour les résoudre de manière efficace et cohérente,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire que l'Organisation examine si de nouvelles mesures s'imposent à l'échelle internationale, en plus de celles qui ont déjà été approuvées, en vue de renforcer la sécurité en mer et de réduire les risques pour la vie des personnes à bord des navires, en particulier lors des opérations de sauvetage,

1. PRIE le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique et le Comité de la simplification des formalités, sous la direction du Conseil, de passer en revue à titre prioritaire les conventions internationales susmentionnées ainsi que d'autres instruments de l'OMI relevant de leur compétence en vue d'identifier les lacunes, incohérences, ambiguïtés, expressions vagues ou autres inexactitudes éventuelles et, compte tenu des résultats de cet examen, de prendre les mesures voulues pour que :

- les personnes ayant survécu à des situations de détresse reçoivent une assistance, indépendamment de leur nationalité ou de leur statut ou des circonstances dans lesquelles elles ont été trouvées,

- les navires qui ont récupéré des personnes en détresse en mer soient en mesure d'amener les survivants en lieu sûr, et

- les survivants, indépendamment de leur nationalité ou de leur statut, y compris les migrants sans papiers, les demandeurs d'asile et les réfugiés, de même que les passagers clandestins, soient traités, à bord des navires, de la manière prescrite dans les instruments pertinents de l'OMI et conformément aux accords internationaux pertinents et aux traditions maritimes humanitaires de longue date;

2. PRIE AUSSI les Comités susmentionnés, lorsqu'ils prendront les mesures demandées au paragraphe 1 du dispositif, de tenir compte des règles et principes du droit international général relatifs à l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer et de voir si une codification et un développement progressif de ces règles et principes pourraient être nécessaires;

3. PRIE ÉGALEMENT les Comités susmentionnés, lorsqu'ils prendront les mesures demandées aux paragraphes 1 et 2 du dispositif, de tenir compte des travaux menés par d'autres organisations internationales, y compris des organismes de l'industrie, dans le domaine de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse ou en danger en mer, y compris les personnes qui peuvent être des migrants sans papiers ou des passagers clandestins, et de consulter, selon qu'il convient, ces organisations;

4. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de poursuivre son initiative mentionnée dans le dixième alinéa du préambule et d'informer en temps voulu les organes compétents de l'OMI des faits nouveaux;

5. PRIE ENFIN le Secrétaire général de faire rapport à la vingt-troisième session de l'Assemblée sur les progrès qui auront été réalisés dans l'intervalle.

---

**MESURES INTÉRIMAIRES VISANT LA LUTTE CONTRE  
LES PRATIQUES DANGEREUSES LIÉES AU TRAFIC  
OU AU TRANSPORT DE MIGRANTS PAR MER**

1 À sa soixante-neuvième session (11-20 mai 1998), préoccupé par les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer et rappelant la résolution A.867(20) sur la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, et notamment le paragraphe 6 du dispositif de cette résolution, le Comité de la sécurité maritime a créé un groupe de travail par correspondance chargé d'établir des mesures intérimaires visant la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

2 À sa soixante-dixième session (7-11 décembre 1998), le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail par correspondance et a approuvé les Mesures intérimaires, telles que modifiées, qui figurent en annexe.

3 En vue de prévenir et de réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, le Comité a invité les Gouvernements Membres à soumettre promptement à l'Organisation des rapports sur les incidents pertinents et les mesures prises, afin de permettre la mise à jour ou la révision de la présente circulaire, le cas échéant.

4 Il est recommandé d'utiliser le modèle de rapport figurant à l'appendice de l'annexe pour communiquer des renseignements aux fins mentionnées aux paragraphes 12, 15 et 23 des Mesures intérimaires.

5 Les Gouvernements Membres sont invités à porter la présente circulaire et son annexe à l'attention de toutes les parties concernées.

6 La présente circulaire sera passée en revue après l'entrée en vigueur de la convention contre la criminalité transnationale organisée que la Commission des Nations Unies sur la prévention du crime et la justice pénale est en train d'élaborer et qui contiendra des dispositions visant la lutte contre le trafic et le transport illicites de migrants, y compris par mer.

## ANNEXE

### MESURES INTÉRIMAIRES VISANT LA LUTTE CONTRE LES PRATIQUES DANGEREUSES LIÉES AU TRAFIC OU AU TRANSPORT DE MIGRANTS PAR MER

1 En attendant l'entrée en vigueur d'une convention contre la criminalité transnationale organisée, y compris le trafic des migrants, la présente circulaire prévoit des mesures intérimaires non contraignantes visant la prévention et la répression des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

#### Définitions

2 Aux fins de la présente circulaire :

2.1 "Navire" désigne tout type d'engin aquatique, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception d'un navire de guerre, d'un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un gouvernement ou exploité par lui, tant qu'il est utilisé exclusivement pour un service public non commercial;

2.2 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale; et

2.3 "pratiques dangereuses" désigne toute pratique qui consiste à exploiter un navire :

.1 qui se trouve manifestement dans des conditions qui constituent une violation des principes fondamentaux de la sécurité en mer, en particulier ceux de la Convention SOLAS; ou

.2 qui n'est pas doté des effectifs de l'équipement ou du permis appropriés, aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux, et présente ainsi un danger grave pour la vie ou la santé des personnes à bord, y compris les conditions d'embarquement et de débarquement.

#### Objet

3 L'objet de la présente circulaire est d'encourager une prise de conscience et une coopération entre les Gouvernements contractants de l'Organisation afin qu'ils puissent lutter plus efficacement contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, qui revêtent une dimension internationale.

#### Mesures qu'il est recommandé aux États de prendre

*Respect des obligations internationales.*

4 L'expérience a montré que les migrants étaient souvent transportés à bord de navires qui n'étaient pas dotés des effectifs de l'équipement ou du permis appropriés aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux. Les États

devraient prendre des mesures en matière de sécurité maritime, conformément au droit interne et international, pour éliminer ces pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, y compris :

.1 garantir le respect de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS);

.2 recueillir et diffuser des renseignements sur les navires soupçonnés de se livrer à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants;

.3 prendre des mesures appropriées à l'encontre des capitaines, des officiers et des membres de l'équipage qui se livrent à des pratiques dangereuses de ce type; et

.4 empêcher tout navire :

.1 de se livrer à nouveau à des pratiques dangereuses; et

.2 s'il est au port, d'appareiller.

5 Les mesures prises, adoptées ou appliquées en vertu de la présente circulaire pour lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer devraient être conformes au droit international de la mer et à tous les instruments internationaux pertinents généralement acceptés, tels que la Convention de 1951 et le Protocole de 1967 des Nations Unies relatifs au statut des réfugiés.

6 Les États devraient prendre, adopter ou appliquer de telles mesures conformément au droit international compte dûment tenu :

.1 du pouvoir de l'État du pavillon d'exercer sa juridiction et son contrôle pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire; et

.2 des droits et des obligations de l'État côtier.

7 Si des mesures sont prises à l'encontre d'un navire, soupçonné de se livrer à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, l'État concerné devrait tenir compte de la nécessité de ne pas compromettre la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité du navire et de sa cargaison, ni de porter préjudice aux intérêts commerciaux et/ou juridiques de l'État du pavillon ou de tout autre État intéressé.

### *Coopération*

8 Les États devraient coopérer dans toute la mesure du possible en vue de prévenir et de réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, conformément au droit international de la mer et à tous les instruments internationaux pertinents généralement acceptés.

9 Les États devraient envisager de conclure des accords bilatéraux ou régionaux visant à faciliter la coopération en vue de l'application de mesures appropriées, utiles et efficaces pour prévenir et réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

10 Les États devraient aussi encourager la conclusion d'arrangements opérationnels concernant des cas spécifiques.

#### *Mesures et procédures*

11 Un État qui a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire :

.1 qui bat son pavillon ou se prévaut de l'immatriculation sur son registre, ou

.2 qui est sans nationalité, ou

.3 qui possède en réalité la nationalité de l'État intéressé, bien qu'il batte un pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon,

se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, peut demander à d'autres États de l'aider à réprimer cette utilisation. Les États ainsi sollicités devraient fournir cette assistance dans la mesure où cela est raisonnable compte tenu des circonstances.

12 Un État qui a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant les marques d'immatriculation d'un autre État se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer peut le notifier à l'État du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet État de prendre des mesures appropriées à l'égard de ce navire. L'État du pavillon peut autoriser l'État requérant à, entre autres :

.1 monter à bord du navire;

.2 inspecter le navire et procéder à un examen portant sur sa sécurité; et

.3 s'il trouve des preuves que le navire se livre à des pratiques dangereuses, prendre, à l'égard du navire, des personnes et de la cargaison à bord, des mesures appropriées ainsi que l'État du pavillon l'a autorisé à le faire. Un État qui a pris des mesures conformément au présent paragraphe devrait promptement informer l'État du pavillon concerné des résultats de ces mesures.

13 Un État du pavillon peut, dans la mesure compatible avec le paragraphe 8, subordonner son autorisation à des conditions arrêtées d'un commun accord entre lui et l'État requérant, notamment en ce qui concerne la responsabilité et la portée des mesures effectives à prendre, y compris le recours à la force. Un État ne doit prendre aucune mesure supplémentaire sans l'autorisation expresse de l'État du pavillon, à l'exception de celles qui sont nécessaires pour écarter un danger imminent ou de celles qui résultent d'accords bilatéraux ou multilatéraux pertinents.

14 Un État devrait répondre sans retard à une demande que lui adresse un autre État en vue de déterminer si un navire qui se prévaut de l'immatriculation sur son registre ou qui bat son pavillon y est habilité, ainsi qu'à toute demande d'autorisation présentée en application du paragraphe 12.

15 Lorsqu'il s'avère qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, les États devraient :

.1 communiquer immédiatement les conclusions de l'examen portant sur la sécurité, effectué en application du paragraphe 12, à l'Administration de l'État dont le navire est habilité à battre le pavillon ou dans lequel il est immatriculé; et

.2 engager immédiatement des consultations sur les mesures ultérieures à prendre après avoir soumis ou reçu les rapports sur le navire en cause.

16 Lorsqu'il existe de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer et qu'il est conclu, conformément au droit international de la mer, que ce navire est sans nationalité, ou qu'il a été assimilé à un navire sans nationalité, les États devraient procéder à un examen portant sur la sécurité du navire, selon que de besoin. Si les résultats de cet examen indiquent que le navire se livre à des pratiques dangereuses, les États devraient prendre des mesures appropriées conformément au droit interne et international pertinent.

17 Lorsqu'il existe des preuves qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic et au transport de migrants par mer, les États qui prennent des mesures en application des paragraphes 12 ou 16 devraient :

.1 garantir la sécurité et le traitement humanitaire des personnes à bord et veiller à ce que toute mesure prise à l'égard du navire soit écologiquement rationnelle; et

.2 prendre des mesures appropriées conformément au droit interne et international pertinent.

18 Les États devraient prendre les dispositions requises, conformément au droit international, y compris la règle I/19 c) de la Convention SOLAS, pour veiller à ce qu'un navire se livrant à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer soit empêché d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, et pour signaler sans tarder à l'État dont le navire est habilité à battre le pavillon ou dans lequel il est immatriculé, tous les incidents concernant de telles pratiques dangereuses qui sont portés à leur attention.

19 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, devraient veiller, lorsqu'ils reçoivent une demande de transfert d'un navire sous leur pavillon ou sur leur registre, à ce que les prescriptions énoncées à la règle I/14 g) ii) soient respectées et que les inspections et visites appropriées soient

effectuées pour s'assurer que le navire sera utilisé pour le service spécifié dans les certificats délivrés conformément au chapitre I de la Convention SOLAS de 1974.

20 Seuls des navires de guerre ou aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent prendre des mesures en mer en application de la présente circulaire.

21 Chaque État devrait désigner l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir des rapports sur les pratiques dangereuses et à répondre aux demandes d'assistance, aux demandes de confirmation de l'immatriculation sur son registre ou du droit de battre son pavillon, ainsi qu'aux demandes d'autorisation en vue de la prise de mesures appropriées.

22 Nonobstant le paragraphe 20, les navires qui prêtent une assistance à des personnes en détresse en mer, conformément au droit international de la mer, y compris la règle V/10 de la Convention SOLAS, et les navires qui prêtent une assistance conformément à la présente circulaire ne devraient pas être considérés comme se livrant à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

### **Rapports**

23 Afin de prévenir et de réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, les États concernés devraient soumettre dès que possible à l'Organisation des rapports sur les incidents et les mesures prises. Ces renseignements serviront à mettre à jour ou à réviser la présente circulaire selon que de besoin.

24 Il est recommandé d'utiliser le modèle de rapport figurant à l'appendice pour communiquer les renseignements aux fins mentionnées aux paragraphes 12, 15 et 23.

## APPENDICE

### RAPPORT SUR LES PRATIQUES DANGEREUSES LIÉES AU TRAFIC OU AU TRANSPORT DE MIGRANTS PAR MER

Date : \_\_\_\_\_ Heure : \_\_\_\_\_

Nom du navire : \_\_\_\_\_ Est-il indiqué sur la coque ? oui/non

Numéro officiel/du document : \_\_\_\_\_

Pavillon : \_\_\_\_\_ Indicatif d'appel international : \_\_\_\_\_

Port d'immatriculation : \_\_\_\_\_ Est-il indiqué sur la coque ? oui/non

Description: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Type de propulsion/puissance : \_\_\_\_\_ Jauge brute : \_\_\_\_\_

Lieu : \_\_\_\_\_ N/S \_\_\_\_\_ E/W \_\_\_\_\_

Dernier port d'escale (y compris date/heure de départ) : \_\_\_\_\_

Prochain port d'escale (y compris date/heure de départ) : \_\_\_\_\_

Propriétaire/affréteur: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Capitaine : \_\_\_\_\_ Nationalité : \_\_\_\_\_ Date de naissance : \_\_\_\_\_

Nombre de membres de l'équipage/Nationalité(s) (s'ils sont identifiés parmi les personnes à bord) : \_\_\_\_\_

Nombre de migrants et autres personnes à bord/Nationalité(s): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Nombre d'adultes du sexe masculin : \_\_\_\_\_ Nombre d'adultes du sexe féminin: \_\_\_\_\_

Nombre de mineurs du sexe masculin : \_\_\_\_\_ Nombre de mineurs du sexe féminin: \_\_\_\_\_

Brève description de l'incident et des mesures prises (y compris date/heure selon qu'il convient): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Autres observations et recommandations (le cas échéant): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Autorité maritime: \_\_\_\_\_

**RÉSOLUTION A.871(20)**  
**adoptée le 27 novembre 1997**  
**DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR**  
**LE RÈGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT**  
**CLANDESTIN**

L'ASSEMBLÉE,

AYANT EXAMINÉ les objectifs généraux de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, et notamment l'article III de ladite convention,

NOTANT avec inquiétude le nombre d'incidents mettant en cause des passagers clandestins, les perturbations du trafic maritime que ces incidents peuvent causer et leurs effets potentiels sur la sécurité de l'exploitation des navires, ainsi que les risques considérables que courent les passagers clandestins, y compris la mort,

RAPPELANT que la Convention internationale de 1957 sur les passagers clandestins, qui visait à mettre en place un régime acceptable à l'échelon international permettant de régler le problème des passagers clandestins, n'est pas encore entrée en vigueur,

RECONNAISSANT que, aux fins de la présente résolution, un passager clandestin est défini comme une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou dans une cargaison chargée par la suite à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port, et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes,

TENANT COMPTE du fait que certains passagers clandestins peuvent être des demandeurs d'asile et des réfugiés, qui devraient de ce fait avoir droit aux procédures pertinentes, telles celles prévues par les instruments internationaux et textes législatifs nationaux,

CONSTATANT que, du fait de l'absence d'une procédure agréée à l'échelon international concernant le traitement des passagers clandestins, les capitaines de navires et les compagnies de navigation ainsi que les armateurs et les exploitants de navires se heurtent à des difficultés considérables pour débarquer ces passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes,

CONSCIENTE des difficultés que les Gouvernements Membres éprouvent à accepter des passagers clandestins en vue de les interroger en attendant leur rapatriement et à autoriser les navires concernés à appareiller,

RECONNAISSANT donc la nécessité d'établir des directives pratiques et détaillées sur les procédures que doivent suivre tous les services publics et personnes concernés pour que le retour ou le rapatriement d'un passager clandestin puisse être effectué de manière acceptable et humaine,

CONVENANT que l'existence de telles directives ne devrait en aucun cas être considérée comme une excuse ou un encouragement pour ce qui concerne l'embarquement clandestin et d'autres migrations illégales, et ne devrait pas porter préjudice aux efforts visant à

combattre les problèmes distincts du transport clandestin de personnes ou du trafic humain,

ESTIMANT qu'une étroite coopération entre tous les services publics et personnes concernés est actuellement la meilleure manière de régler les cas d'embarquement clandestin,

ESTIMANT EN OUTRE que, dans des circonstances normales, les passagers clandestins devraient, grâce à cette coopération, être débarqués et renvoyés dans le pays dont ils possèdent la nationalité/citoyenneté, au port d'embarquement ou dans tout autre pays qui les accepterait,

RECONNAISSANT que les incidents mettant en cause des passagers clandestins devraient être traités humainement par toutes les parties concernées, en tenant dûment compte de la sécurité de l'exploitation du navire et de celle de son équipage,

TOUT EN ENGAGEANT VIVEMENT les services publics, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines à prendre toutes les précautions possibles, dans une mesure raisonnable, pour empêcher les passagers clandestins d'accéder aux navires,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la simplification des formalités à sa vingt-cinquième session,

1. ADOPTE les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE INSTAMMENT les gouvernements d'appliquer, dans le cadre de leurs politiques et pratiques nationales, les procédures recommandées dans les Directives annexées;
3. PRIE INSTAMMENT EN OUTRE les gouvernements de traiter les cas d'embarquement clandestin en coopération avec les autres parties en cause en respectant le partage des responsabilités énoncé dans les Directives jointes en annexes;
4. INVITE les compagnies de navigation, les armateurs et les exploitants de navires à assumer les responsabilités appropriées qui leur sont attribuées conformément aux Directives jointes en annexe et à aviser leurs capitaines et équipages des responsabilités qui incombent à ceux-ci dans les cas d'embarquement clandestin;
5. INVITE les gouvernements à mettre au point, en collaboration avec le secteur des transports maritimes, des stratégies globales visant à empêcher les candidats à l'embarquement clandestin d'avoir accès aux navires;
6. CHARGE le Comité de la simplification des formalités de continuer à surveiller l'efficacité des Directives jointes en annexe en se fondant sur les renseignements communiqués par les gouvernements et le secteur maritime, de maintenir ces directives à l'étude et de prendre les mesures supplémentaires qu'il pourrait juger nécessaires, y compris l'élaboration d'un instrument pertinent qui soit contraignant, compte tenu de l'évolution de la situation;
7. ANNULE la circulaire FAL.2/Circ.43.

ANNEXE  
**DIRECTIVES SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS POUR GARANTIR  
LE RÈGLEMENT SATISFAISANT DES CAS D'EMBARQUEMENT  
CLANDESTIN**

1 Les capitaines, armateurs\*<sup>8</sup>, autorités portuaires, administrations nationales et autres organismes, notamment les agents de sûreté, ont tous le devoir de coopérer pour empêcher l'accès illicite à un navire lors de son séjour au port. Or, quelle que soit l'efficacité des mesures de sûreté prises habituellement dans les ports et à bord des navires, les passagers clandestins trouveront toujours le moyen d'accéder à un navire, soit en se cachant dans la cargaison, soit en embarquant furtivement.

2 Aux fins des Directives, on entend par passager clandestin une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port, et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes.

3 Il est difficile de régler les problèmes posés par les passagers clandestins en raison des divergences entre les législations nationales des divers pays qui pourraient être mis en cause, à savoir le pays d'embarquement, celui de débarquement, l'État dont le navire bat le pavillon, le pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté ou dont il possède effectivement la nationalité/citoyenneté et les pays par lesquels il doit transiter lors de son rapatriement.

4 Certains principes de base peuvent toutefois être appliqués d'une manière générale. Il s'agit des principes suivants :

.1 Il conviendrait de reconnaître que les passagers clandestins qui arrivent ou entrent dans un pays sans être en possession des documents requis sont en général en situation illégale. C'est aux pays dans lesquels ces passagers clandestins arrivent ou entrent qu'il appartient de décider de la manière de régler pareille situation.

.2 Le traitement réservé aux passagers clandestins qui sont des demandeurs d'asile devrait être conforme aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux<sup>9</sup> et dans les textes législatifs nationaux pertinents.

.3 Le propriétaire du navire et son représentant local, le capitaine ainsi que les autorités portuaires et les administrations nationales devraient coopérer dans la mesure du possible au règlement des cas d'embarquement clandestin.

---

<sup>8</sup> Y compris toute personne ou partie agissant au nom du propriétaire du navire.

<sup>9</sup> Il convient de se reporter aux dispositions de la Convention des Nations Unies de 1951 et au Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés.

.4 Les propriétaires de navires et leurs représentants locaux, les capitaines, les autorités portuaires et les administrations nationales devraient avoir mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible en pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord d'un navire ou, à défaut, permettra de les découvrir avant que le navire n'arrive au port. Si la législation nationale le permet, les autorités nationales devraient envisager de poursuivre les passagers clandestins qui ont porté atteinte à la propriété de la compagnie de navigation ou à la cargaison ou qui leur ont causé des dommages.

.5 Toutes les parties devraient être conscientes du fait qu'une fouille adéquate peut minimiser le risque d'avoir à régler un cas d'embarquement clandestin et peut également sauver la vie d'un passager clandestin qui pourrait, par exemple, se cacher dans un endroit devant par la suite être scellé et/ou traité avec des substances chimiques.

.6 Les pays devraient accepter les passagers clandestins renvoyés lorsque ceux-ci en possèdent la pleine nationalité/citoyenneté ou ont le droit d'y résider.

.7 Le pays où se trouve le port d'embarquement d'origine d'un passager clandestin devrait normalement accepter que celui-ci lui soit renvoyé pour interrogatoire en attendant qu'une décision finale soit prise à son sujet.

.8 Tout devrait être mis en oeuvre pour éviter qu'un passager clandestin soit retenu indéfiniment à bord d'un navire. Dans ce contexte, les pays devraient organiser le renvoi d'un passager clandestin dans un pays approprié en coopération avec le propriétaire du navire.

.9 Les cas d'embarquement clandestin devraient être traités humainement par toutes les parties intéressées. Il doit toujours être tenu dûment compte de la sécurité de l'exploitation du navire et du bien-être du passager clandestin.

5 Dans un premier temps, il faudra déterminer et arrêter un cadre pour le partage des divers droits, responsabilités et obligations entre les parties en cause. Il est proposé d'attribuer les responsabilités comme suit:

### **.1 Le capitaine**

.1.1 s'efforcer par tous les moyens de déterminer sans attendre dans quel port le passager clandestin a embarqué;

.1.2 s'efforcer par tous les moyens de déterminer l'identité du passager clandestin notamment sa citoyenneté/nationalité;

.1.3 établir une déclaration contenant tous les renseignements utiles sur le passager clandestin, comme spécifié dans le document type joint en annexe aux présentes Directives, en vue de la présenter aux autorités compétentes;

.1.4 notifier l'existence d'un passager clandestin et tous renseignements pertinents au propriétaire de navire ainsi qu'aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon;

.1.5 ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin dans un pays à moins que le rapatriement n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée, ou à moins que des considérations exceptionnelles de sécurité ou d'humanité ne le justifient;

.1.6 veiller à ce que le passager clandestin soit présenté aux autorités compétentes du port d'escale suivant, conformément aux dispositions applicables de ces dernières;

.1.7 prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté jusqu'au débarquement.

## **.2 Le propriétaire du navire ou l'exploitant**

.2.1 s'assurer que la présence d'un passager clandestin et que tous renseignements pertinents le concernant ont été notifiés aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon;

.2.2 exécuter tout ordre de renvoi qui pourrait être donné par les autorités nationales compétentes du port de débarquement.

## **.3 Le pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin (port de débarquement)**

.3.1 accepter d'interroger le passager clandestin conformément aux lois nationales et, lorsque l'autorité compétente estime que le déroulement des opérations s'en trouverait facilité, autoriser le propriétaire du navire et son représentant désigné ainsi que le correspondant compétent ou désigné de la mutuelle de protection et d'indemnisation à s'entretenir avec le passager clandestin;

.3.2 envisager de donner l'autorisation de débarquer le passager clandestin et fournir le cas échéant et conformément à la législation nationale un local sûr où le loger, éventuellement aux frais du propriétaire du navire ou de ses agents, si :

.3.2.1 le cas prévu à l'alinéa 3.1 n'est pas résolu au moment de l'appareillage, ou

.3.2.2 les autorités nationales estiment que des mesures ont bien été prises et seront appliquées pour renvoyer ou rapatrier rapidement le passager clandestin par d'autres moyens, (éventuellement aux frais du propriétaire du navire ou de ses agents), ou

.3.2.3 la présence à bord d'un passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire;

.3.3 aider, si nécessaire, à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté;

.3.4 aider, le cas échéant, à déterminer la validité et l'authenticité des documents détenus par un passager clandestin;

.3.5 donner l'ordre de renvoyer le passager clandestin au port d'embarquement, dans le pays dont il possède la nationalité/citoyenneté ou dans un autre pays vers lequel il peut être légitimement ordonné de le renvoyer, en coopération avec le propriétaire du navire et son représentant désigné;

.3.6 s'entretenir des ordres donnés ou des dispositions à prendre pour le rapatriement ou le renvoi avec le capitaine/le propriétaire du navire ou leurs représentants désignés en les tenant informés, dans toute la mesure du possible, du niveau des frais de détention et en maintenant ceux-ci au minimum;

.3.7 envisager de réduire les redevances normalement exigibles, si les propriétaires des navires ont apporté aux autorités chargées du contrôle une coopération jugée satisfaisante dans la prise de mesures destinées à prévenir le transport de passagers clandestins;

.3.8 au cas où le passager clandestin ne posséderait pas de pièce d'identité et/ou pas de document de voyage, établir, si besoin est, un document attestant les circonstances dans lesquelles il a embarqué et est arrivé pour permettre son renvoi soit dans son pays d'origine, soit dans celui du port d'embarquement, soit encore dans tout autre pays vers lequel il peut être légitimement ordonné de le renvoyer par un quelconque moyen de transport;

.3.9 remettre le document au transporteur qui effectue le renvoi du passager clandestin;

.3.10 tenir dûment compte, lorsqu'il ordonne la détention et le renvoi, des intérêts du propriétaire du navire ou de l'agent et des conséquences que de telles dispositions pourraient avoir pour eux, dans la mesure où cela est compatible avec le maintien du contrôle, de ses responsabilités ou obligations légales vis-à-vis du passager clandestin et où cela ne grève pas trop les fonds publics.

#### **.4 Le pays du port d'embarquement d'origine du passager clandestin (c'est-à-dire le pays dans lequel le passager clandestin est monté à bord du navire)**

.4.1 accepter tout passager clandestin réexpédié qui possède la nationalité/citoyenneté du pays ou a le droit d'y résider;

.4.2 accepter, dans les circonstances normales, d'interroger un passager clandestin réexpédié lorsque le port où il a embarqué est identifié à la satisfaction des autorités du pays qui l'a reçu;

.4.3 arrêter et détenir le passager clandestin, si la législation nationale le permet, lorsqu'il est découvert avant l'appareillage, soit à bord du navire, soit dans la cargaison à charger; remettre le candidat à l'embarquement clandestin aux autorités locales pour que celles-ci entament des poursuites à son encontre, et/ou, le cas échéant, aux services d'immigration pour que ceux-ci l'interrogent et le renvoient éventuellement; aucune somme ne doit être exigée du propriétaire pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;

.4.4 arrêter et détenir le passager clandestin, lorsque la législation nationale le permet, s'il est découvert alors que le navire se trouve encore dans les eaux territoriales du pays du port dans lequel il a embarqué ou dans un autre port du même pays (et que le navire n'a pas, entre-temps, fait escale dans un port d'un autre pays); aucune somme ne doit être exigée du propriétaire pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée.

#### **.5 Le pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté**

.5.1 s'efforcer par tous les moyens d'aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté du passager clandestin et fournir les pièces justificatives nécessaires le concernant, lorsqu'il a été établi que le passager clandestin possède la nationalité/citoyenneté qu'il prétend détenir;

.5.2 accepter le passager clandestin lorsque sa nationalité/citoyenneté a été établie.

#### **.6 L'État dont le navire bat le pavillon**

.6.1 être prêt, si cela est possible dans la pratique, à aider le capitaine/le propriétaire du navire ou l'autorité compétente du port de débarquement à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté;

.6.2 être prêt à intervenir auprès de l'autorité compétente pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion;

.6.3 être prêt à aider le capitaine/le propriétaire du navire ou l'autorité du port de débarquement à prendre les dispositions nécessaires au renvoi ou au rapatriement du passager clandestin.

**.7 Tous les pays traversés, le cas échéant, au cours du rapatriement** autoriser les passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par le pays du port de débarquement à transiter par leurs ports et aéroports, sous réserve que les visas normalement exigés leur aient été accordés.

APPENDICE  
**RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PASSAGER CLANDESTIN**

**RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE**

Nom du navire :  
Numéro OMI :  
Pavillon :  
Compagnie :  
Adresse de la compagnie :  
Agent au prochain port :  
Adresse de l'agent :  
IRCS:  
Numéro Inmarsat :  
Port d'immatriculation :  
Nom du capitaine :

**RENSEIGNEMENTS SUR LE PASSAGER CLANDESTIN**

Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord :  
Lieu d'embarquement :  
Pays où a eu lieu l'embarquement :  
Temps passé dans le pays où a eu lieu l'embarquement :  
Date/heure de l'embarquement :  
Port de destination prévu :  
Destination finale prévue (si celle -ci est différente) :  
Raisons que le passager clandestin a données pour expliquer son embarquement à bord du navire :  
Nom :  
Prénom(s) :  
Nom sous lequel le passager clandestin est connu :  
Religion :  
Sexe :  
Date de naissance :  
Lieu de naissance :  
Nationalité revendiquée :  
Type de pièce d'identité :  
Numéro du passeport :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivré par :  
Numéro de la carte d'identité :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivrée par :  
Numéro du livret d'inscription maritime :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :

Délivré par :  
Numéro du passeport provisoire :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivré par :  
Domicile :  
Ville d'origine :  
Pays dans lequel le passager clandestin est domicilié :  
Profession(s) :  
Employeur(s) : [noms et adresses]  
Adresse dans le pays où a eu lieu l'embarquement :  
Taille (cm) :  
Poids (kg) :  
Teint :  
Couleur des yeux :  
Couleur des cheveux :  
Forme de la tête/du visage :  
Caractéristiques ou signes particuliers : [par exemple cicatrices, tatouages, etc.]  
Première langue : parlée lue écrite  
Autres langues : parlées lues écrites  
Situation de famille :  
Nom du conjoint :  
Nationalité du conjoint :  
Adresse du conjoint :  
Nom des parents :  
Nationalité des parents :  
Adresse des parents :

### **AUTRES RENSEIGNEMENTS**

Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple, membres d'équipage, employés du port, etc.) en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire :  
Inventaire des possessions du passager clandestin :  
A-t-on aidé le passager clandestin à monter à bord du navire ou a-t-il reçu l'aide d'un membre de l'équipage ?  
Dans l'affirmative, cette aide a-t-elle été rétribuée ?  
Autres renseignements (par exemple, nom et adresse de collègues, du chef de collectivité, par exemple maire, chef de tribu, de personnes pouvant être contactées dans d'autres parties du globe) :  
Déclaration faite par le passager clandestin :  
Déclaration faite par le capitaine (y compris toutes observations sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin) :  
Date(s) de l'interrogatoire :  
Signature du passager clandestin : Signature du capitaine :  
Date : Date :

\_\_\_\_\_

# **DROIT INTERNATIONAL RELATIF AUX REFUGIES**

## **Convention relative au statut des réfugiés, 1951**

*Adoptée le 28 juillet 1951*

*Entrée en vigueur le 22 avril 1954*

La Convention de 1951 définit la notion de réfugié, et détaille les droits des réfugiés dans les pays d'accueil. Parmi ces droits, le plus important est le droit d'être protégé contre le refoulement. La convention contraint en outre les Etats parties à coopérer avec l'UNHCR. Son protocole de 1967 abroge les limites temporelles et géographiques de la Convention.

### Article 1 - Définition du terme "réfugié"

A. Aux fins de la présente Convention, le terme "réfugié" s'appliquera à toute personne :

...

2) Qui, par suite d'événements survenus avant le premier janvier 1951 et craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, 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; ou qui, si elle n'a pas de nationalité et se trouve hors du pays dans lequel elle avait sa résidence habituelle à la suite de tels événements, ne peut ou, en raison de ladite crainte, ne veut y retourner.

Dans le cas d'une personne qui a plus d'une nationalité, l'expression "du pays dont elle a la nationalité" vise chacun des pays dont cette personne a la nationalité. Ne sera pas considérée comme privée de la protection du pays dont elle a la nationalité toute personne qui, sans raison valable fondée sur une crainte justifiée, ne s'est pas réclamée de la protection de l'un des pays dont elle a la nationalité.

....

### Article 31 - Réfugiés en situation irrégulière dans le pays d'accueil

1. Les Etats contractants n'appliqueront pas de sanctions pénales, du fait de leur entrée ou de leur séjour irréguliers, aux réfugiés qui, arrivant directement du territoire où leur vie ou leur liberté était menacée au sens prévu par l'article premier, entrent ou se trouvent sur leur territoire sans autorisation, sous la réserve qu'ils se présentent sans délai aux autorités et leur exposent des raisons reconnues valables de leur entrée ou présence irrégulières.

2. Les Etats contractants n'appliqueront aux déplacements de ces réfugiés d'autres restrictions que celles qui sont nécessaires; ces restrictions seront appliquées seulement en attendant que le statut de ces réfugiés dans le pays d'accueil ait été régularisé ou qu'ils aient réussi à se faire admettre dans un autre pays. En vue de cette dernière admission, les Etats contractants accorderont à ces réfugiés un délai raisonnable ainsi que toutes facilités nécessaires.

### Article 33 - Défense d'expulsion et de refoulement

1. Aucun des Etats contractants n'expulsera ou ne refoulera, de quelque manière que ce soit, un réfugié 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.

2. Le bénéfice de la présente disposition ne pourra toutefois être invoqué par un réfugié qu'il y aura des raisons sérieuses de considérer comme un danger pour la sécurité du pays où il se trouve ou qui, ayant été l'objet d'une condamnation définitive pour un crime ou délit particulièrement grave, constitue une menace pour la communauté dudit pays.

### Article 35 - Coopération des autorités nationales avec les Nations Unies

1. Les Etats contractants s'engagent à coopérer avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, ou toute autre institution des Nations Unies qui lui succéderait, dans l'exercice de ses fonctions et en particulier à faciliter sa tâche de surveillance de l'application des dispositions de cette Convention.

**Convention de l'OUA régissant les aspects propres aux problèmes de réfugiés en  
Afrique**  
*Adoptée le 10 septembre 1969*  
*Entrée en vigueur le 20 juin 1974*

Article 1 - Définition du terme "Réfugié"

1. Aux fins de la présente Convention, le terme "réfugié" s'applique à toute personne qui, craignant avec raison, d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social et 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, ou qui, si elle n'a pas de nationalité et se trouve hors du pays dans lequel elle avait sa résidence habituelle à la suite de tels événements, ne peut, ou en raison de ladite crainte, ne veut y retourner.

2. Le terme "réfugié" s'applique également à toute personne qui, du fait d'une agression, d'une occupation extérieure, d'une domination étrangère ou d'événements troublant gravement l'ordre public dans une partie ou dans la totalité de son pays d'origine ou du pays dont elle a la nationalité, est obligée de quitter sa résidence habituelle pour chercher refuge dans un autre endroit à l'extérieur de son pays d'origine ou du pays dont elle a la nationalité.

3. Dans le cas d'une personne qui a plusieurs nationalités, l'expression "du pays dont elle a la nationalité" vise chacun des pays dont cette personne a la nationalité; on ne considère pas qu'une personne ne jouit pas de la protection du pays dont elle a la nationalité si, sans raisons valables, fondées sur une crainte justifiée, elle ne se réclame pas de la protection de l'un des pays dont elle a la nationalité.

(...)

6. Aux termes de la présente Convention, il appartient à l'Etat contractant d'asile de déterminer le statut de réfugié du postulant.

Article 2 - Asile

1. Les Etats membres de l'OUA s'engagent à faire tout ce qui est en leur pouvoir, dans le cadre de leurs législations respectives, pour accueillir les réfugiés, et assurer l'établissement de ceux d'entre eux qui, pour des raisons sérieuses, ne peuvent ou ne veulent pas retourner dans leurs pays d'origine ou dans celui dont ils ont la nationalité.

2. L'octroi du droit d'asile aux réfugiés constitue un acte pacifique et humanitaire et ne peut être considéré par aucun Etat comme un acte de nature inamicale.

3. Nul ne peut être soumis par un Etat membre à des mesures telles que le refus d'admission à la frontière, le refoulement ou l'expulsion qui l'obligeraient à retourner ou à demeurer dans un territoire où sa vie, son intégrité corporelle ou sa liberté seraient menacées pour les raisons énumérées à l'article 1, paragraphes 1 et 2.

4. Lorsqu'un Etat membre éprouve des difficultés à continuer d'accorder le droit

d'asile aux réfugiés, cet Etat membre pourra lancer un appel aux autres Etats membres, tant directement que par l'intermédiaire de l'OUA; et les autres Etats membres, dans un esprit de solidarité africaine et de coopération internationale, prendront les mesures appropriées pour alléger le fardeau dudit Etat membre accordant le droit d'asile.

5. Tout réfugié qui n'a pas reçu le droit de résider dans un quelconque pays d'asile pourra être admis temporairement dans le premier pays d'asile où il s'est présenté comme réfugié en attendant que les dispositions soient prises pour sa réinstallation conformément à l'alinéa précédent.

6. Pour des raisons de sécurité, les Etats d'asile devront, dans toute la mesure du possible, installer les réfugiés à une distance raisonnable de la frontière de leur pays d'origine.

(...)

#### Article 8 - Collaboration avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés

1. Les Etats membres collaboreront avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés.

2. La présente Convention constituera pour l'Afrique, le complément régional efficace de la Convention de 1951 des Nations Unies sur le statut des réfugiés.

(...)

## **Conclusion adoptée par le Comité exécutif en matière de protection internationale**

### **Conclusion sur les garanties de protection dans les mesures d'interception No. 97 (LIV) 2003<sup>10</sup>**

*Le Comité exécutif,*

*Prenant acte* du débat sur les mesures d'interception au sein du Comité permanent<sup>11</sup> ainsi que dans le contexte des Consultations mondiales sur la protection internationale<sup>12</sup>,

*Préoccupé par* les nombreuses caractéristiques complexes de la situation évolutive dans laquelle la protection des réfugiés doit être fournie, y compris la persistance des conflits armés, la complexité des formes actuelles de persécution, les défis actuels en matière de sécurité, les flux mixtes de population, le coût élevé que peut représenter l'accueil d'un grand nombre de demandeurs d'asile et de réfugiés et le maintien des différents systèmes d'asile, l'augmentation de la traite et du trafic illicite de personnes, les problèmes que posent la défense des systèmes d'asile contre des abus et l'exclusion de ceux qui n'ont pas droit à la protection des réfugiés ainsi que l'absence de solutions aux situations de réfugiés prolongées,

*Reconnaissant* que les Etats ont un intérêt légitime à exercer un contrôle sur les migrations irrégulières et à assurer la sûreté et la sécurité des transports aériens et maritimes, et le droit de le faire par le biais de différentes mesures,

*Rappelant* le cadre juridique émergent<sup>13</sup> pour lutter contre le trafic criminel et organisé et la traite de personnes, en particulier le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer qui notamment envisage l'interception de navires jouissant de la liberté de navigation conformément au droit international, sur la base de consultations entre l'Etat du pavillon et l'Etat procédant à l'interception conformément au droit maritime international, à la condition qu'il y ait des raisons valables de penser que ce navire abrite un trafic de migrants par mer,

*Notant* les clauses dérogatoires contenues dans chacun des protocoles<sup>14</sup> ainsi que la référence à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, son Protocole de 1967 et le principe du non-refoulement,

*Rappelant également* le devoir des Etats et des commandants de bord d'assurer la sécurité de la vie en mer et de venir en aide aux personnes en détresse ou risquant de périr en mer, comme le prévoient de nombreux instruments du système codifié du

---

<sup>10</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/texis/vtx/excom/opendoc.htm?tbl=EXCOM&page=home&id=3f9640fe4>

<sup>11</sup> EC/50/SC/CRP.17, 9 juin 2000

<sup>12</sup> EC/GC/01/13, 31 mai 2001, Ateliers régionaux à Ottawa au Canada et à Macao

<sup>13</sup> La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, 2000, et ses protocoles supplémentaires contre le trafic illicite de migrants par air, terre et mer et visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants.

<sup>14</sup> Article 19 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par air, terre et mer et article 14 du Protocole visant à prévenir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants.

droit maritime international<sup>15</sup>, *rappelant* également les conclusions du Comité exécutif pertinentes dans le contexte des besoins spécifiques des demandeurs d'asile en détresse en mer<sup>16</sup>, et *affirmant* que les réponses des navires à des appels de détresse en mer ne constituent pas des interceptions,

*Reconnaissant* également que les Etats ont des obligations internationales touchant à la sécurité des transports civils aériens et que les personnes dont l'identité est inconnue représentent une menace potentielle à la sécurité du transport aérien, comme l'indiquent de nombreux instruments du système codifié du droit international de l'aviation,<sup>17</sup>

*Comprenant* aux fins de cette conclusion, sans préjudice du droit international, particulièrement le droit international des droits de l'homme et des réfugiés, en vue d'offrir des garanties de protection aux personnes interceptées, que l'interception constitue l'une des mesures employées par les Etats pour :

- i. interdire l'embarquement de personnes pour un voyage international,
- ii. interrompre le trajet international de personnes ayant déjà commencé leur voyage, ou
- iii. arraisonner les navires lorsqu'il y a des raisons sérieuses de penser qu'ils transportent des personnes en violation des règles du droit maritime national ou international,

lorsque dans les cas ci-dessus les personnes sont dépourvues des documents nécessaires ou n'ont pas obtenu l'autorisation valable d'entrer sur le territoire, et lorsque ces mesures servent également à protéger la vie et la sécurité des voyageurs et des personnes introduites ou transportées de façon clandestine,

a) *Recommande* que les mesures d'interception soient guidées par les considérations suivantes afin d'assurer le traitement adéquat des demandeurs d'asile et des réfugiés parmi les personnes interceptées ;

- i. La responsabilité primordiale de la satisfaction des besoins de protection des personnes interceptées incombe à l'Etat dont le territoire souverain ou les eaux territoriales constituent le théâtre de l'interception ;
- ii. Toutes les personnes interceptées devraient être traitées, en tout temps, de façon humaine et dans le respect de leurs droits humains. Conformément à leurs obligations en vertu du droit international, les autorités de l'Etat et les personnes agissant au nom de l'Etat procédant à l'interception devraient prendre toutes les mesures appropriées dans le contexte de l'application des

---

<sup>15</sup> Y compris, entre autres, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Convention internationale pour la sécurité de la vie en mer de 1974, telle qu'amendée, et la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer de 1979, telle qu'amendée.

<sup>16</sup> En particulier No. 15 (XXX), No. 20 (XXXI), No. 23 (XXXII), No. 26 (XXXIII), No. 31 (XXXIV), No. 34 (XXXV) et No. 38 (XXXVI)

<sup>17</sup> Y compris, entre autres, le Protocole pour la suppression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et la Convention sur les délits et certains autres actes commis à bord d'aéronefs.

- mesures d'interception pour sauvegarder et protéger le droit à la vie et le droit de ne pas être victime de torture ou de tout autre traitement ou châtement cruel, inhumain ou dégradant des personnes interceptées ;
- iii. Les mesures d'interception devraient tenir compte de la différence fondamentale, en vertu du droit international, entre ceux qui recherchent et requièrent une protection internationale et ceux qui peuvent se prévaloir de la protection du pays dont ils sont nationaux ou d'un autre pays ;
  - iv. Les mesures d'interception ne devraient pas entraîner l'impossibilité pour les réfugiés et les demandeurs d'asile d'avoir accès à la protection internationale ou aboutir au renvoi direct ou indirect de ceux qui ont besoin d'une protection internationale vers les frontières de territoires, soit où leur vie ou leur liberté pourrait être menacée, pour l'une des raisons invoquées dans la Convention, soit où ils ont d'autres motifs de revendiquer une protection en vertu du droit international. Les personnes interceptées dont on estime qu'elles ont besoin de protection internationale devraient avoir accès aux solutions durables ;
  - v. Les besoins spécifiques des femmes et des enfants ainsi que d'autres personnes vulnérables devraient être couverts en priorité ;
  - vi. Les demandeurs d'asile et les réfugiés interceptés ne devraient pas pouvoir être traduits en justice en vertu du Protocole contre le trafic illicite du fait d'avoir été l'objet d'une conduite consignée dans l'article 6 du Protocole et toute personne interceptée ne devrait pas encourir de sanction pour entrée ou présence illégale sur le territoire d'un Etat dans les cas où les termes de l'article 31 de la Convention de 1951 sont respectés ;
  - vii. Les personnes interceptées dont on estime qu'elles n'ont pas besoin de protection internationale, ou qui ne la réclament pas, devraient être renvoyées rapidement dans leurs pays d'origine respectifs ou tout autre pays où elles ont établi leur résidence habituelle ou dont elles ont la nationalité et les Etats sont encouragés à coopérer afin de faciliter ce processus<sup>18</sup> ;
  - viii. Toutes les personnes, y compris les fonctionnaires d'un Etat, et les employés d'une société commerciale, procédant à l'interception devraient recevoir une formation spécialisée, y compris les moyens de diriger les personnes interceptées exprimant un besoin de protection internationale vers les autorités compétentes de l'Etat où l'interception a eu lieu ou, le cas échéant, vers le HCR ;

b) *Encourage* les Etats à produire et à communiquer une information plus détaillée sur l'interception, y compris le nombre, la nationalité, le sexe et le nombre de mineurs interceptés ainsi qu'une information sur les pratiques des Etats en tenant dûment compte des préoccupations en matière de sécurité et de protection des données faisant l'objet de législations nationales et d'obligations internationales de ces Etats ;

c) *Encourage* les Etats à examiner plus avant les mesures d'interception, y compris leur impact sur les autres pays afin de veiller à ce qu'elles n'interfèrent pas avec les obligations en vertu du droit international.

---

<sup>18</sup> Voir la conclusion sur le retour de personnes dont on estime qu'elles n'ont pas besoin de protection internationale. (A/AC.96/987, par. 21).

**Passagers clandestins en quête d'asile**  
**No. 53 - 1988<sup>19</sup>**

Le Comité exécutif,

Reconnaissant que les passagers clandestins en quête d'asile se trouvent souvent dans une situation particulièrement précaire, où ils ont besoin d'une protection internationale et de solutions durables;

Rappelant sa Conclusion No. 15 (XXX) concernant les réfugiés sans pays d'asile, adoptée à la trentième session du Comité exécutif;

Rappelant la nécessité d'accorder l'attention qu'il se doit aux besoins des passagers clandestins en quête d'asile, y compris d'aménager leur débarquement, de déterminer leur statut de réfugié et, si besoin est, de leur offrir une solution durable;

Constatant qu'il n'existe pas à ce jour de règles générales reconnues au plan international portant spécifiquement sur les passagers clandestins en quête d'asile, tout en reconnaissant que les demandeurs d'asile doivent recevoir l'attention particulière que leur situation exige;

Recommande que les Etats et le HCR prennent en considération les lignes directrices suivantes lorsqu'ils ont affaire à des cas réels de passagers clandestins en quête d'asile;

1. Comme d'autres personnes en quête d'asile, les passagers clandestins en quête d'asile doivent être protégés contre un retour forcé dans leur pays d'origine.
2. Sans préjudice des responsabilités de l'Etat du pavillon, les passagers clandestins en quête d'asile doivent, quand c'est possible, être autorisés à débarquer au premier port d'escale et se voir offrir la possibilité d'une détermination de leur statut de réfugié par les autorités, à condition que cela n'implique pas nécessairement une solution durable dans le pays du port de débarquement.
3. En règle générale, le HCR sera invité à contribuer à la recherche d'une solution durable pour ceux à qui l'on reconnaît le statut de réfugié, sur la base de toutes les considérations pertinentes.

---

<sup>19</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/texis/vtx/excom/opendoc.htm?tbl=EXCOM&page=home&id=3ae68c548>

**Problèmes liés au sauvetage des personnes en quête d'asile en détresse en mer**  
No. 23 - 1981<sup>20</sup>

Le Comité exécutif

A adopter les conclusions ci-après sur les problèmes liés au sauvetage des personnes en quête d'asile en détresse en mer:

1. Il est rappelé que les capitaines de navires ont l'obligation fondamentale, en droit international, de porter secours à toute personne en détresse en mer, y compris aux personnes en quête d'asile, et de leur prêter toute l'assistance voulue. Les Etats maritimes devraient prendre toutes mesures appropriées pour que les capitaines de navires respectent strictement cette obligation.

2. Le sauvetage des personnes en quête d'asile en détresse en mer a été facilité par la bonne volonté dont ont fait preuve les Etats du pavillon des navires de sauvetage pour donner les garanties de réinstallation requises par certains Etats côtiers comme condition préalable au débarquement. Il l'a aussi été par l'accord conclu entre ces Etats et d'autres Etats en vue de contribuer dans le cadre du plan DISERO à un fonds commun de garanties de réinstallation. Tous les pays devraient continuer à offrir des solutions durables pour la réinstallation des personnes en quête d'asile sauvées en mer.

3. Conformément à la pratique établie au niveau international, qui est étayée par les instruments internationaux pertinents, les personnes sauvées en mer devraient normalement être débarquées au premier port d'escale. Cette pratique devrait également être appliquée aux personnes en quête d'asile sauvées en mer. En cas d'afflux massif de personnes en quête d'asile, ces personnes devraient toujours se voir accorder refuge, au moins temporairement. Les Etats devraient contribuer à faciliter leur débarquement en accordant des possibilités de réinstallation au nom des principes de la solidarité internationale et du partage des charges.

4. À la suite des efforts concertés de nombreux pays, maintes possibilités de réinstallation ont été et continuent à être offertes aux réfugiés de la mer. Cela étant, la question se pose de savoir si les pays du premier port d'escale ne pourraient pas revoir leur politique actuelle concernant les garanties de réinstallation exigées comme condition préalable au débarquement. En attendant que les Etats côtiers modifient leur pratique, il est évidemment souhaitable que les dispositions actuellement en vigueur pour faciliter le débarquement soient maintenues.

5. Etant donné la complexité des problèmes que posent le sauvetage en mer de personnes en quête d'asile, leur débarquement et leur installation, il est demandé au Haut Commissaire de réunir sans tarder un groupe de travail composé de représentants des Etats maritimes et des Etats côtiers les plus visés, des pays susceptibles d'offrir des possibilités de réinstallation et des représentants des organismes internationaux compétents dans ce domaine. Le groupe de travail serait chargé d'étudier les divers problèmes mentionnés, d'élaborer les principes et les mesures propres à fournir une solution et de soumettre un rapport sur la question au Comité exécutif à sa trente-troisième session.

---

<sup>20</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/texis/vtx/excom/opendoc.htm?tbl=EXCOM&id=3ae68c446f>

**Protection en mer des personnes en quête d'asile**  
**No. 20 - 1980<sup>21</sup>**

Le Comité exécutif,

- a) A noté avec une grave préoccupation le fait que des réfugiés et des personnes en quête d'asile continuent d'être victimes d'attaques criminelles dans différentes régions du monde, y compris d'attaques militaires dirigées contre des camps de réfugiés et des personnes en mer en quête d'asile;
- b) A exprimé une inquiétude particulière au sujet des attaques criminelles dont des personnes en mer en quête d'asile sont victimes en mer de Chine, y compris les cas d'extrême violence et les actes indescriptibles de mutilation physique et morale, tels que viols, enlèvements et assassinats;
- c) A lancé un appel urgent à tous les gouvernements intéressés pour qu'ils prennent les mesures voulues afin d'empêcher ces attaques criminelles, qu'elles aient lieu en haute mer ou dans leurs eaux territoriales;
- d) A souligné qu'il était souhaitable que les gouvernements prennent les mesures suivantes pour empêcher la répétition de ces actes criminels:
  - i) Action accrue de la part des gouvernements dans la région pour empêcher les attaques dirigées contre les embarcations transportant des personnes en quête d'asile, y compris le renforcement des patrouilles maritimes et aériennes dans les zones où de telles attaques se produisent;
  - ii) Adoption de toutes les mesures nécessaires pour assurer que les responsables de ces attaques criminelles soient sévèrement punis;
  - iii) Efforts accrus afin de repérer les bases terrestres à partir desquelles sont lancées les attaques dirigées contre des personnes en quête d'asile, d'identifier les individus connus pour avoir participé à de telles attaques, et d'assurer qu'ils soient poursuivis;
  - iv) Institution de procédures pour l'échange courant de renseignements concernant les attaques dirigées contre des personnes en mer en quête d'asile et pour l'arrestation des responsables, et coopération entre gouvernements pour l'échange régulier de renseignements d'ordre général sur la question;
- e) A invité les gouvernements à donner pleinement effet aux règles du droit international — telles qu'elles sont énoncées dans la Convention de Genève sur la Haute Mer de 1958 — concernant la répression de la piraterie;
- f) A prié instamment les gouvernements de coopérer entre eux et avec le Haut Commissariat pour assurer que toute l'aide nécessaire soit accordée aux victimes de ces attaques criminelles;
- g) A invité le Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés, en coopération avec le Comité international de la Croix-Rouge et d'autres organisations intéressées, à rechercher activement la coopération de la communauté internationale

---

<sup>21</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/texis/vtx/excom/opendoc.htm?tbl=EXCOM&id=3ae68c5a2c>

pour intensifier l'effort visant à protéger les réfugiés qui sont victimes d'actes de violence, en particulier les réfugiés se trouvant en mer.

**Réfugiés sans pays d'asile**  
**No. 15 - 1979<sup>22</sup>**

Le Comité exécutif,

A estimer que les Etats devraient s'inspirer des considérations ci-après:

**Principes généraux**

- a) Les Etats doivent tout mettre en œuvre pour accorder l'asile aux personnes qui le demandent de bonne foi;
- b) Toute mesure par laquelle un réfugié est obligé de regagner un pays ou par laquelle il est renvoyé dans un pays où il a des raisons de craindre la persécution constitue une violation grave du principe reconnu du non-refoulement;
- c) Tous les Etats côtiers ont l'obligation humanitaire de permettre aux navires en détresse de chercher refuge dans leurs eaux et d'accorder l'asile ou tout au moins un refuge provisoire aux personnes à bord qui souhaitent chercher asile;
- d) Les décisions des Etats touchant l'octroi de l'asile sont prises sans discrimination fondée sur la race, la religion, l'opinion politique, la nationalité ou le pays d'origine;
- e) Dans l'intérêt du regroupement des familles et pour des raisons humanitaires, les Etats doivent faciliter l'admission sur leur territoire au moins du conjoint et des enfants mineurs ou à charge de toute personne qui s'est vu accorder temporairement refuge ou qui a obtenu l'asile durable;

**Cas d'afflux massif de personnes en quête d'asile**

- f) En cas d'afflux massif de personnes en quête d'asile, ces personnes doivent toujours se voir accorder refuge, au moins temporairement. Les Etats qui, du fait de leur situation géographique ou pour toute autre raison, ont à faire face à un afflux massif de telles personnes doivent, selon les besoins et à la demande de l'Etat concerné, recevoir une assistance immédiate des autres Etats conformément au principe du partage équitable des charges. Ces Etats doivent se mettre en rapport aussitôt que possible avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés de façon à faire en sorte que les personnes intéressées soient pleinement protégées et reçoivent des secours d'urgence et que des solutions durables soient recherchées à leur intention;
- g) Les autres Etats doivent prendre les mesures appropriées, individuellement, conjointement ou par l'entremise du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés ou d'autres organes internationaux, pour que la charge pesant sur le pays de premier asile soit équitablement partagée;

---

<sup>22</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/texis/vtx/excom/opendoc.htm?tbl=EXCOM&id=3ae68c46c>

## **Cas des personnes cherchant asile à titre individuel**

- h) Un effort doit être fait, par l'adoption de critères communs, pour résoudre le problème de l'identification du pays responsable de l'examen d'une demande d'asile. En élaborant ces critères, il convient d'observer les principes ci-après:
- i) Les critères doivent permettre de déterminer de manière positive le pays auquel il incombe d'examiner la demande d'asile et aux autorités duquel la personne en quête d'asile doit pouvoir s'adresser;
  - ii) Les critères doivent être propres à éviter les risques de désaccord entre Etats sur le point de savoir auquel d'entre eux il incombe d'examiner la demande d'asile et doivent tenir compte de la durée de tout séjour de la personne en quête d'asile dans d'autres pays et de la nature de ce séjour;
  - iii) Il convient de tenir compte, dans toute la mesure possible, des intentions de l'intéressé touchant le pays où il souhaite demander asile;
  - iv) Il convient de tenir compte du principe que l'asile ne doit pas être refusé uniquement pour le motif qu'il aurait pu être demandé à un autre Etat. Cependant, s'il apparaît qu'une personne, avant de solliciter l'asile, a déjà établi des liens ou entretenu des rapports étroits avec un autre Etat, il peut lui être demandé, s'il semble raisonnable et équitable de le faire, d'adresser d'abord sa demande d'asile à cet Etat;
  - v) L'établissement des critères doit s'accompagner de dispositions prévoyant des consultations régulières entre les gouvernements intéressés en vue de l'examen des cas pour lesquels il n'a pas été trouvé de solution, ainsi que, le cas échéant, des consultations avec le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés;
  - vi) Les accords prévoyant le renvoi par les Etats des personnes venues d'un autre Etat contractant et ayant pénétré irrégulièrement sur leur territoire seront appliqués aux personnes en quête d'asile compte dûment tenu de leur situation particulière;
- i) Un délai limite peut être imposé aux personnes en quête d'asile pour soumettre leur demande, mais l'inobservation de cette condition ou de toute autre formalité ne doit pas avoir pour conséquence le refus d'examen de la demande;
- j) Conformément à la recommandation adoptée par le Comité exécutif à sa vingt-huitième session [document A/AC.96/549, paragraphe 53, alinéa 6, sous alinéas e) et i)], lorsqu'une personne en quête d'asile s'adresse en premier lieu aux autorités à la frontière, ces autorités ne doivent pas rejeter sa demande sans en référer aux autorités centrales;
- k) Lorsqu'un réfugié qui a déjà obtenu l'asile dans un pays demande l'asile dans un autre pays en invoquant le motif qu'il a des raisons impérieuses de quitter le pays d'asile où il se trouve parce qu'il craint la persécution ou parce que sa sécurité personnelle ou sa liberté sont en danger, les autorités du second pays doivent considérer sa demande d'asile avec bienveillance;

l) Les Etats doivent envisager avec bienveillance d'accepter, à la demande du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, un nombre limité de réfugiés qui ne peuvent trouver asile dans aucun pays;

m) Les Etats doivent s'attacher spécialement à éviter les situations où un réfugié perd son droit de résider dans le pays où il a trouvé asile ou d'y retourner sans avoir acquis la possibilité d'établir sa résidence dans un pays autre que l'un de ceux où il peut avoir des raisons de craindre la persécution;

n) Conformément à l'objectif visé aux paragraphes 6 à 11 de l'annexe à la Convention de 1951, les Etats doivent continuer de proroger la validité des documents de voyage du réfugié ou renouveler ces documents jusqu'à ce que l'intéressé ait établi légalement sa résidence sur le territoire d'un autre Etat. Cette pratique devrait, dans la mesure du possible, s'étendre aux réfugiés titulaires d'un document de voyage autre que celui qui est prévu par la Convention de 1951.

**PRINCIPES DIRECTEURS SUR LA PROTECTION INTERNATIONALE:  
Application de l'Article 1A(2) de la Convention de 1951 et/ou du Protocole de  
1967 relatifs au statut des réfugiés aux victimes de la traite et aux personnes  
risquant d'être victimes de la traite<sup>23</sup>**

Le HCR publie ces Principes directeurs conformément à son mandat tel qu'il est défini dans *le Statut de l'Office du Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés* de 1950, conjointement avec l'Article 35 de la *Convention de 1951 relative au statut des réfugiés* et avec l'Article II de son *Protocole de 1967*. Ces Principes directeurs complètent le *Guide des procédures et critères à appliquer pour déterminer le statut de réfugié au regard de la Convention de 1951 et du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés*, du HCR (1979, réédité en janvier 1992, Genève). Ils doivent également être lus parallèlement aux Principes directeurs du HCR sur la protection internationale: Persécution fondée sur l'appartenance sexuelle dans le cadre de l'article 1A (2) de la Convention de 1951 et/ou du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés (HCR/GIP/02/01) et sur l' « appartenance à un certain groupe social » dans le cadre de l'article 1A (2) de la Convention de 1951 et/ou du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés (HCR/GIP/02/02), tous deux du 7 mai 2002.

Ces Principes directeurs sont destinés à fournir des conseils d'interprétation juridique à l'attention des gouvernements, des juristes, des décideurs et du corps judiciaire, ainsi que du personnel du HCR chargé de la détermination du statut de réfugié sur le terrain.

**Application de l'Article 1A(2) de la Convention de 1951 et/ou du Protocole de  
1967 relatifs au statut des réfugiés aux victimes de la traite et aux personnes  
risquant d'être victimes de la traite**

## **I. INTRODUCTION**

1. La traite des personnes, dont l'objectif premier est de tirer profit de l'exploitation des êtres humains, est interdite par le droit international et criminalisée dans la législation nationale d'un nombre croissant d'Etats. Bien que l'éventail des actes relevant de la définition de la traite varie selon les juridictions nationales, il est de la responsabilité des Etats de lutter contre cette pratique et de protéger et d'assister les personnes qui en sont victimes.

2. Si le thème de la traite a suscité beaucoup d'attention ces dernières années, le phénomène n'est pas nouveau. De nombreux instruments juridiques datant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle puis postérieurs ont tenté de répondre aux diverses formes et manifestations de la traite.<sup>24</sup> Ces instruments demeurent en vigueur et sont pertinents

---

<sup>23</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/texis/vtx/publ/opendoc.pdf?tbl=PUBL&id=457d31672>

<sup>24</sup> On estime qu'entre 1815 et 1957, quelque 300 accords internationaux ont été adoptés pour supprimer l'esclavage sous ses diverses formes, dont la Convention internationale de 1910 relative à la répression de la traite des blancs, la Déclaration de 1915 relative à l'abolition universelle du commerce des esclaves, la Convention de 1926 relative à l'esclavage, la Convention de 1949 pour la répression de la traite des êtres humains et de l'exploitation de la prostitution d'autrui et la Convention supplémentaire

pour une compréhension contemporaine de la traite et de la meilleure manière de la combattre. Le Protocole de 2000 visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants (ci-après « Protocole sur la traite des personnes »)<sup>25</sup> additionnel à la Convention des Nations Unies de 2000 contre la criminalité transnationale organisée (ci-après « Convention contre la criminalité transnationale »)<sup>26</sup> fournit une définition internationale de la traite. Cette définition représente une avancée cruciale dans les efforts visant à lutter contre la traite et à assurer le plein respect des droits des personnes victimes de cette pratique.

3. La traite dans le contexte du commerce sexuel a fait l'objet de nombreux rapports et touche en premier lieu des femmes et des enfants contraints à la prostitution et à d'autres formes d'exploitation sexuelle.<sup>27</sup> Toutefois, la traite ne se limite pas au commerce sexuel ou aux femmes. Elle inclut aussi, à tout le moins, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes.<sup>28</sup> En fonction des circonstances, la traite peut constituer un crime contre l'humanité et, dans un conflit armé, un crime de guerre.<sup>29</sup> Toutes les formes de traite ont pour caractéristique commune que les victimes sont traitées comme de la marchandise et considérées comme la « propriété » des trafiquants, au mépris de leur dignité et de leurs droits humains.

4. La traite des personnes ressemble à certains égards au trafic illicite des migrants, qui fait l'objet d'un autre Protocole additionnel à la Convention contre la criminalité organisée.<sup>30</sup> Comme pour la traite des personnes, le trafic illicite des migrants a souvent lieu dans des conditions dangereuses et/ou dégradantes impliquant des violations des droits humains. Il s'agit néanmoins essentiellement d'un acte volontaire comprenant le paiement d'un droit au passeur, en échange d'un service spécifique. La relation entre le migrant et le passeur prend normalement fin avec l'arrivée du migrant à destination ou avec son abandon en route. La différence entre les victimes de la traite et les migrants qui ont fait l'objet d'un trafic illicite tient à la nature prolongée de l'exploitation que subissent les premières, qui, aux mains de leurs trafiquants, endurent des violations graves et durables de leurs droits fondamentaux. Les milieux du trafic illicite et ceux de la traite sont néanmoins souvent étroitement liés, tous deux tirant profit de la vulnérabilité des personnes qui cherchent à obtenir la protection internationale ou à avoir accès aux marchés du travail à l'étranger. Les migrants clandestins qui ont recours aux services de passeurs avec lesquels ils ont passé contrat

---

de 1956 relative à l'abolition de l'esclavage, de la traite des esclaves et des institutions et pratiques analogues à l'esclavage.

<sup>25</sup> Entré en vigueur le 25 décembre 2003.

<sup>26</sup> Entrée en vigueur le 29 septembre 2003.

<sup>27</sup> Etant donné la prédominance des femmes et des filles parmi les victimes de la traite, l'appartenance sexuelle est un facteur à prendre en compte dans l'évaluation de leurs demandes de statut de réfugié. Voir en outre « Principes directeurs du HCR sur la protection internationale: Persécution fondée sur l'appartenance sexuelle dans le cadre de l'article 1A (2) de la Convention de 1951 et/ou de son Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés (ci-après « Principes directeurs sur HCR sur la persécution liée à l'appartenance sexuelle »), HCR/GIP/02/01, 7 mai 2002, paragraphe 2.

<sup>28</sup> Voir Article 3(a) du Protocole sur la traite des personnes cité au paragraphe 8 ci-dessous.

<sup>29</sup> Voir par exemple Articles 7(1)(c), 7(1)(g), 7(2)(c) et 8(2)(xxii) du Statut de la Cour pénale internationale de 1998, A/CONF.183/9, qui fait spécifiquement référence à « la réduction en esclavage » à « l'esclavage sexuel » et à « la prostitution forcée » comme constituant des crimes contre l'humanité et des crimes de guerre.

<sup>30</sup> Protocole de 2000 contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer (entré en vigueur le 28 janvier 2004)

de leur plein gré peuvent aussi finir comme des victimes de la traite si les services qu'ils ont sollicités à l'origine se transforment en scénarios de traite caractérisés par les abus et l'exploitation.

5. L'implication du HCR concernant la question de la traite est essentiellement de deux ordres. Premièrement, l'Organisation est chargée de veiller à ce que les réfugiés, les demandeurs d'asile, les personnes déplacées, les apatrides et autres personnes qui relèvent de son mandat ne deviennent pas des victimes de la traite. Deuxièmement, le HCR a pour responsabilité de faire en sorte que les personnes qui ont été victimes de la traite et qui craignent de subir des persécutions à leur retour dans leur pays d'origine ou celles qui craignent d'être victimes de la traite et dont la demande de protection internationale correspond à la définition du réfugié énoncée dans la Convention de 1951 et/ou son Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés (ci-après « Convention de 1951 ») soient reconnues comme des réfugiés et bénéficient de la protection internationale correspondante.

6. Les victimes avérées ou potentielles de la traite ne relèvent pas toutes de la définition du réfugié. Pour qu'elles soient reconnues en tant que réfugiées, toutes les conditions relatives à la définition du réfugié doivent être remplies. Ces Principes directeurs ont pour but de fournir des orientations sur l'application de l'Article 1A (2) de la Convention de 1951 aux victimes avérées ou potentielles de la traite. Ils portent aussi sur des questions relatives aux victimes de la traite qui se posent dans le contexte de la Convention de 1954 relative au statut des apatrides et de la Convention de 1961 sur la réduction des cas d'apatridie. La protection des victimes avérées ou potentielles de la traite telle qu'exposée dans les présents Principes directeurs est distincte de la protection envisagée par la Partie II du Protocole sur la traite, auquel elle vient s'ajouter.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> La Partie II du Protocole sur la traite concerne la protection des victimes de la traite des personnes. Elle couvre des domaines tels que la protection de la vie privée et de l'identité des victimes; l'apport aux victimes d'informations sur les procédures judiciaires et administratives applicables, ainsi qu'une assistance pour faire en sorte que leurs avis et préoccupations soient présentés aux stades appropriés de la procédure pénale engagée contre les auteurs d'infractions; l'apport d'un soutien aux victimes en vue d'assurer leur rétablissement physique, psychologique et social; le fait de permettre aux victimes de rester sur le territoire, à titre temporaire ou permanent; le rapatriement des victimes en tenant dûment compte de leur sécurité; et d'autres mesures.

## **INTERCEPTION DE DEMANDEURS D'ASILE ET DE REFUGIES : LE CADRE INTERNATIONAL ET LES RECOMMANDATIONS EN VUE D'UNE APPROCHE GLOBALE<sup>32</sup>**

### **I. INTRODUCTION**

1. La migration irrégulière est devenue un défi majeur pour de nombreux Etats dans différentes régions du monde. L'augmentation du nombre d'arrivants dépourvus des documents d'identité requis a soulevé des préoccupations quant à l'aptitude des Etats à surveiller leurs frontières et contrôler l'accès à leur territoire. Ces dernières années, les gouvernements ont intensifié leurs efforts pour prévenir les migrations irrégulières et lutter contre l'introduction clandestine et le trafic de personnes, en particulier lorsqu'il est le fait de groupes relevant de la criminalité organisée.<sup>33</sup>

2. Bon nombre des personnes faisant l'objet d'une introduction clandestine ou d'un trafic sont des migrants en quête d'une vie meilleure, espérant trouver des possibilités d'emploi et une prospérité économique à l'étranger. D'autres sont des demandeurs d'asile et des réfugiés qui fuient la persécution, le conflit armé et d'autres menaces contre leur vie et leur liberté. Ces deux groupes sont exploités par des trafiquants qui cherchent à faire des profits illicites en offrant leurs services aux personnes vulnérables et déshéritées.

3. Afin de combattre l'introduction clandestine et le trafic de personnes, les Etats ont adopté, entre autres, la stratégie d'intercepter les personnes voyageant sans les papiers requis - que ce soit dans le pays de départ, dans le pays de transit, dans les eaux territoriales ou en haute mer ou tout simplement avant l'arrivée dans le pays de destination. Dans certains cas, l'interception a hypothéqué les chances des demandeurs d'asile et des réfugiés d'obtenir une protection internationale.

4. Sur la base d'une définition de travail donnée ci-dessous, ce document décrit la pratique actuelle des Etats en matière d'interception. Il établit le cadre juridique et politique international dans lequel l'interception s'effectue, y compris son impact sur les demandeurs d'asile et les réfugiés et émet un certain nombre de recommandations en vue d'une approche globale orientée vers la protection.

### **II. INTERCEPTION ET AUTRES MESURES CONTRE LA MIGRATION IRRÉGULIÈRE**

5. Les paragraphes qui suivent indiquent plusieurs types d'interception tels que les Etats la pratique, les raisons de ces mesures et leur impact sur les demandeurs d'asile

---

<sup>32</sup> <http://www.unhcr.fr/cgi-bin/txis/vtx/excom/opendoc.pdf?tbl=EXCOM&id=3ae68d154>

<sup>33</sup> Le HCR appuie la distinction établie par le Comité spécial de Vienne sur l'élaboration d'une Convention contre la criminalité transnationale organisée (créé par l'Assemblée générale dans sa résolution 53/111 du 9 décembre 1998) entre l'introduction clandestine de migrants et le trafic de personnes. Comme les deux projets de protocole complétant le principal projet de Convention le définissent à l'heure actuelle, le trafic de personnes concerne le recrutement et le transport de personnes à des fins criminelles telles que la prostitution et le travail forcé impliquant généralement un certain degré de coercition ou de tromperie. L'introduction clandestine de personnes, par ailleurs, consiste à faire entrer illégalement un migrant dans un autre pays, mais généralement sans que l'exploitation de la personne introduite clandestinement se poursuive après son arrivée.

et les réfugiés. Elles sont introduites par un bref résumé des débats actuels au niveau international en matière de migration irrégulière.

#### A. Coopération internationale contre l'introduction clandestine et le trafic de personnes

6. L'interception a été débattue dans le contexte d'un certain nombre de processus et de consultations, en particulier au niveau régional, notamment avec pour objectif de lutter contre la migration irrégulière. Il s'agit de la Consultation Asie Pacifique, de l'Association d'Asie du Sud pour une coopération régionale, des consultations intergouvernementales, du Processus de Budapest en Europe et de la Conférence régionale sur la migration ("Puebla Process") dans les Amériques.

7. Lancé en 1991, le Processus de Budapest a créé un cadre structurel entre l'Union européenne et les pays d'Europe centrale et orientale pour la prévention des migrations irrégulières et des questions connexes en matière de contrôle aux frontières. Ce processus a abouti à l'adoption de recommandations, notamment concernant les contrôles à l'entrée et avant l'entrée, le retour et la réadmission, l'échange d'informations, l'assistance financière et technique et les mesures de lutte contre la criminalité organisée en matière de trafic et d'introduction clandestine de personnes. En Amérique latine, dans le cadre de la Conférence régionale sur la migration, les Etats membres ont discuté des programmes de retour des migrants, venant d'autres régions du monde sans les papiers requis, vers leur pays d'origine avec l'assistance de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), en particulier les personnes interceptées dans les bateaux sur les eaux internationales.

8. On trouve d'autres exemples d'une approche globale dans les plans d'action des différents pays du Groupe de travail de haut niveau de l'Union européenne sur l'asile et les migrations. Ces plans tentent de régler la question des mouvements mixtes et comprennent un certain nombre d'éléments relatifs aux causes profondes des mouvements de migrants et de réfugiés. Ils contiennent également des mesures visant à lutter contre la migration irrégulière, telle que l'augmentation et l'efficacité des fonctionnaires de l'immigration et des liaisons aériennes postés à l'étranger.

9. La question de la lutte contre l'introduction clandestine et le trafic de personnes figure également au premier rang de l'ordre du jour de l'Union européenne, de plusieurs organisations internationales, y compris le Conseil de l'Europe, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Organisation internationale pour les migrations, l'Union interparlementaire, et de plusieurs institutions spécialisées des Nations Unies telles que l'Organisation internationale du travail (OIT).

#### B. Interception et pratiques des Etats

##### i) Définition de l'interception

10. Il n'existe pas de définition universellement admise de l'interception. Son acception doit être déduite d'un examen des pratiques passées et actuelles des Etats. Pour les besoins de ce document, l'interception est définie comme recouvrant toutes les mesures prises par un Etat hors du territoire national pour prévenir, interrompre ou

arrêter le mouvement de personnes dépourvues des papiers requis et franchissant des frontières internationales par terre, air et mer et se rendant vers le pays de destination recherché.

## ii) Description des pratiques d'interception

11. L'interception de personnes sans documents ou n'ayant pas les papiers requis<sup>34</sup> existe depuis de nombreuses années, sous différentes formes. Bien que l'interception se produise souvent dans le contexte de l'introduction clandestine ou du trafic de personnes à grande échelle, elle s'applique également à des individus qui voyagent par leurs propres moyens sans l'assistance de groupes criminels spécialisés dans l'introduction clandestine et le trafic de personnes.

12. La pratique peut se produire sous la forme d'interception physique ou - comme on l'appelle parfois - l'interdiction de navires dont on soupçonne qu'ils transportent des migrants irréguliers ou des demandeurs d'asile, soit sur les eaux territoriales, soit en haute mer. Certains pays essaient d'intercepter des navires utilisés afin d'introduire clandestinement des migrants ou des demandeurs d'asile aussi loin que possible de leurs eaux territoriales. Dès l'interception, les passagers sont débarqués soit sur les territoires dépendant du pays intercepteur, soit sur le territoire d'un pays tiers qui autorise leur débarquement. Dans la plupart des cas, l'objectif est de renvoyer tous les passagers irréguliers vers leur pays d'origine dans les plus brefs délais.

13. Outre l'interdiction physique des navires, bon nombre de pays mettent en place un certain nombre de mesures administratives afin d'intercepter les migrants dépourvus de papiers. A des endroits clés à l'étranger, tels que les principaux carrefours des mouvements migratoires mondiaux, les Etats ont déployé en dehors de leur territoire, leurs propres fonctionnaires chargés du contrôle à l'immigration pour aider et conseiller les autorités locales en matière d'identification de documents frauduleux. En outre, les fonctionnaires responsables des liaisons aériennes, y compris des compagnies privées, ont été basés dans les plus grands aéroports internationaux, tant dans les pays de départ que dans les pays de transit, pour empêcher l'embarquement de personnes n'ayant pas les documents requis. Un certain nombre de pays de transit ont reçu une assistance financière et autre de la part de pays de destination choisis pour les aider à identifier, arrêter et renvoyer les personnes soupçonnées d'avoir l'intention d'entrer de façon irrégulière dans le pays de destination.

## iii) Raisons de l'interception

14. Ces pratiques d'interception ont été adoptées par les Etats pour différentes raisons. Vu leur préoccupation devant une augmentation globale de la migration irrégulière et du nombre des arrivées spontanées, l'interception est essentiellement pratiquée pour démanteler les principaux réseaux d'introduction clandestine et de trafic. De façon plus spécifique, dans le cas de l'introduction clandestine de demandeurs d'asile, les Etats ont exprimé leur inquiétude devant les arrivants sans papiers qui soumettent des demandes d'asile ou des demandes de statut de réfugié pour des motifs étrangers à tout critère pouvant justifier l'octroi d'une protection. Ces Etats estiment que l'introduction

---

<sup>34</sup> Dans ce document, le terme de "dépourvu de papiers" ou "dépourvu des papiers requis" signifie la non possession des documents nécessaires pour voyager et entrer dans le pays de destination prévu.

clandestine de ces personnes conduira, ou de fait conduit déjà, à l'abus des procédures établies en matière de détermination de statut et risque de porter atteinte à leur capacité d'offrir asile et protection dans les mêmes conditions que dans le passé.

15. Bon nombre des demandeurs d'asile sans papiers sont en fait des migrants irréguliers, c'est-à-dire des réfugiés qui ont déjà trouvé une protection dans un autre pays ou qui peuvent toujours se prévaloir de cette protection.<sup>35</sup> L'idée se répand, particulièrement parmi les pays traditionnels de réinstallation, que ces réfugiés cherchent à détourner les voies de réinstallation établies en utilisant les services de trafiquants.

16. Enfin, les Etats ont fait remarquer que l'introduction clandestine met souvent en danger la vie des migrants, en particulier ceux qui voyagent dans des bateaux incapables de tenir la mer. L'interception contribue au sauvetage de personnes en détresse en mer et ainsi sauve des vies.

### C. Impact sur les demandeurs d'asile et les réfugiés

17. Les Etats ont un intérêt légitime à contrôler la migration irrégulière. Malheureusement, les instruments existants en matière de contrôle tels que les exigences de visas et l'imposition de sanctions aux transporteurs, ainsi que les mesures d'interception, ne font parfois pas la différence entre les demandeurs d'asile authentiques et les migrants économiques. Les autorités nationales, y compris les fonctionnaires de l'immigration et des compagnies aériennes basés à l'étranger ne sont souvent pas conscients de la distinction primordiale entre les réfugiés, qui ont droit à une protection internationale, et les autres migrants qui peuvent toujours se prévaloir d'une protection nationale.

18. Les mesures de contrôle à l'immigration, bien qu'elles visent essentiellement à lutter contre la migration irrégulière, peuvent gravement hypothéquer les chances des personnes fuyant la persécution à avoir accès à la sécurité et à l'asile. Comme l'a fait remarquer le HCR dans le passé, le recours exclusif à des mesures visant à lutter contre l'abus des demandes d'asile, sans offrir en contrepartie les moyens adéquats d'identifier les cas authentiques, peut aboutir au refoulement des réfugiés.<sup>36</sup>

19. Les dispositions bilatérales récentes en matière d'interception et d'arrestation des demandeurs d'asile dans un pays de transit, y compris les femmes et les enfants, ont donné lieu à des préoccupations spécifiques en matière de protection. En l'absence d'un régime de protection efficace dans le pays de transit, les demandeurs d'asile interceptés courent le risque d'un refoulement ou d'une détention prolongée. Le refus d'un premier pays d'asile à réadmettre les migrants irréguliers peut également mettre les réfugiés "en orbite" sans qu'aucun pays n'assume en dernier recours la responsabilité de l'examen de leur demande. Les efforts actuellement déployés pour resserrer des liens de coopération entre les Etats afin d'intercepter et de retourner les migrants irréguliers n'ont pas réussi à offrir les garanties adéquates en matière de protection des demandeurs d'asile et des réfugiés. De l'avis du HCR, il est donc crucial

---

<sup>35</sup> Voir la conclusion No. 58(XL) de 1989 (A/AC.96/737, par. 25) concernant le problème des réfugiés et des demandeurs d'asile se déplaçant de façon irrégulière d'un pays où ils ont déjà trouvé une protection.

<sup>36</sup> Voir la Note sur la protection internationale du 3 juillet 1998 (A/AC.96/898, par. 16)

de veiller à ce que les mesures d'interception soient mises en oeuvre eu égard au cadre juridique international et aux obligations internationales des Etats.

### III. CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

20. Le droit international fournit d'importants paramètres aux Etats recourant à l'interception pour lutter contre la migration irrégulière. La référence à ces paramètres est à chercher dans un cadre complexe de principes juridiques internationaux existants et émergents, découlant du droit maritime international, du droit pénal, du droit relatif aux obligations des Etats, des droits de l'homme et en particulier du droit international des réfugiés.

#### A. Droit international des réfugiés

##### i) Interception et non refoulement

21. Le principe fondamental du non refoulement traduit l'engagement de la communauté internationale à veiller à ce que ceux qui ont besoin d'une protection internationale puissent jouir de leur droit de chercher et de bénéficier d'un asile dans d'autres pays, loin de la persécution, comme le prévoit l'article 14 1) de la Déclaration universelle des droits de l'homme. Il s'applique à chaque fois qu'un Etat ou l'un de ses agents envisage le retour de personnes "de quelle que manière que ce soit" vers des territoires où elles peuvent faire l'objet de persécutions, indépendamment du fait qu'elles aient été officiellement ou non reconnues comme réfugiées.<sup>37</sup> L'importance primordiale du respect du non refoulement - tant à la frontière qu'à l'intérieur du territoire d'un Etat - a été réaffirmée à plusieurs reprises par le Comité exécutif qui a également reconnu que le principe acquiert progressivement le caractère d'une règle péremptoire de droit international.<sup>38</sup>

22. Le renvoi direct d'un réfugié ou d'un demandeur d'asile dans un pays où il craint la persécution n'est pas la seule manifestation du refoulement. Le renvoi d'un réfugié d'un pays vers un pays tiers qui ultérieurement renverra le réfugié vers l'endroit où il craint la persécution constitue un refoulement in direct dont plusieurs pays peuvent partager la responsabilité.

23. Le principe du non refoulement n'implique aucune réserve géographique. Selon l'interprétation du HCR, les obligations qui en résultent s'étendent à tous les agents gouvernementaux agissant en leur qualité officielle, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du territoire national. Vu la pratique des Etats consistant à intercepter les personnes à une grande distance de leur propre territoire, le régime de protection internationale des réfugiés deviendrait inefficace si les agents des Etats à l'étranger étaient libres de s'affranchir de ces obligations en vertu du droit international des réfugiés et des droits de l'homme.

##### ii) Interception et entrée illégale

---

<sup>37</sup> Conclusion No. 6 (XXVIII) de 1997 (A/AC.96/549, par. 53, 4)).

<sup>38</sup> Conclusion No. 25 (XXXIII) de 1982 (A/AC.96/614, par. 70, 1)).

24. L'application systématique par les Etats de mesures d'interception à l'égard des demandeurs d'asile découle de l'hypothèse selon laquelle les réfugiés authentiques doivent venir de leur pays d'origine ou d'un pays de premier asile de façon organisée. Toutefois, certains pays d'asile imposent des mesures sévères de contrôle à la sortie du territoire, qui rendent difficiles pour les réfugiés leur départ légal depuis leur pays.

25. Le fait que les demandeurs d'asile et les réfugiés puissent ne pas être en mesure de respecter les procédures d'immigration et d'entrer dans un autre pays de façon légale a été pris en considération par les rédacteurs de la Convention de 1951 relative au statut de réfugié. L'article 31 1) de la Convention de 1951 interdit la pénalisation des réfugiés pour entrée ou présence illégale, sous réserve qu'ils viennent directement de pays où leur vie était menacée et qu'ils se prévalent d'un "motif sérieux" pour avoir violé les lois applicables à l'entrée sur le territoire.

### iii) Interception et mouvement irrégulier

26. Bon nombre de demandeurs d'asile et de réfugiés interceptés viennent d'un pays autre que celui d'origine. La problématique des réfugiés qui se déplacent de façon irrégulière depuis les pays où ils ont déjà trouvé une protection afin de chercher asile ou d'obtenir une réinstallation ailleurs suscite une préoccupation croissante. Le retour de ces réfugiés vers les pays de premier asile peut être envisagé dans la mesure où les réfugiés n'encourront pas un refoulement; auront l'autorisation d'y rester et seront traités conformément aux normes reconnues en matière de droits de l'homme jusqu'à ce qu'une solution durable ait été trouvée.<sup>39</sup>

27. Toutefois, en l'absence d'accords spécifiques visant à autoriser les réfugiés qui se sont déplacés de façon irrégulière à rentrer dans le pays où ils avaient déjà trouvé une protection, les efforts déployés pour renvoyer ces migrants irréguliers n'ont pas toujours été couronnés de succès. En outre, les réfugiés qui avaient initialement trouvé protection dans le pays de premier asile se sont parfois sentis obligés de partir spontanément, par exemple en raison d'une détérioration des normes de protection dans le pays de premier asile. Des efforts internationaux concertés pourraient être nécessaires pour régler ces problèmes et pour aider les Etats à se doter de la capacité nécessaire à l'établissement de mécanismes efficaces de protection, surtout en vue de promouvoir la solidarité internationale.

### B. Le cadre juridique naissant pour la lutte contre la criminalité transnationale organisée dans l'introduction clandestine et le trafic de personnes

28. Dans sa résolution 53/111 de décembre 1998, l'Assemblée générale a décidé d'établir un Comité intergouvernemental spécial chargé d'élaborer une Convention internationale globale contre la criminalité organisée, y compris l'élaboration d'instruments internationaux relatifs au trafic de personnes, particulièrement des femmes et des enfants ainsi que l'introduction clandestine et le transport de migrants.

29. Le HCR, avec d'autres organisations internationales, a participé activement aux débats du Comité spécial à Vienne.<sup>40</sup> Le Haut Commissariat partage les

<sup>39</sup> Conclusion No. 58 (XL) de 1989 (A/AC.96/737, par. 25).

<sup>40</sup> Note du Haut Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme, de l'Organisation internationale pour les Migrations, du Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés et du Fonds des

préoccupations soulevées par de nombreux Etats selon lesquelles l'introduction criminelle et organisée de migrants, sur une vaste échelle, peut conduire au détournement ou à l'abus de procédures nationales établies pour les immigrants réguliers et les demandeurs d'asile.

30. Le projet actuel de protocole contre l'introduction clandestine de migrants par terre, air et mer<sup>41</sup>, préparé par le Comité spécial inclut une disposition provisoire qui autoriserait les Etats parties à intercepter des navires en haute mer à condition qu'il y ait des raisons valables de soupçonner que le navire se prête à l'introduction clandestine de migrants par mer.<sup>42</sup>

31. Il est encourageant de voir que les efforts dans ce contexte visent à élaborer les instruments internationaux qui ne servent pas simplement l'objectif de punir l'introduction clandestine et le trafic de personnes mais qui fournissent, en outre, une protection adéquate aux personnes victimes de cette introduction clandestine et de ce trafic, en particulier les femmes et les enfants demandeurs d'asile. Il est important que les projets actuels de protocole maintiennent des références explicites à la Convention de 1951 et au Protocole de 1967 et, concernant le projet de Protocole contre l'introduction clandestine de migrants, au principe du non refoulement. Le HCR apprécie également que les délégations aient affirmé à plusieurs reprises à Vienne que ces instruments ne visent pas à réprimer ou punir les personnes qui sont victimes d'introduction clandestine ou de trafic.

32. Les clauses de sauvegarde prévues dans les projets actuels de protocole doivent être maintenues et, s'il y a lieu, renforcées comme il convient par le biais de références appropriées au droit international des réfugiés et aux droits de l'homme. De l'avis du HCR, l'élaboration de ces deux protocoles représente une occasion unique d'élaborer un cadre international qui pourrait fournir un fondement juridique solide pour concilier les mesures visant à lutter contre l'introduction clandestine et le trafic de personnes, y compris moyennant l'interception et les obligations existantes en vertu du droit international à l'égard des demandeurs d'asile et des réfugiés.

#### IV. RECOMMANDATIONS EN VUE D'UNE APPROCHE GLOBALE

33. En l'absence d'une approche globale, l'application de mesures strictes à elle seule pour l'interception des migrants sans papiers a peu de chance d'être couronnée de succès et pourrait bien être préjudiciable aux réfugiés et aux demandeurs d'asile. L'adoption de politiques d'interception dans certaines régions, indépendamment d'autres mesures, risque de dévier l'introduction clandestine et le trafic de personnes vers d'autres régions, ce qui accroîtrait le fardeau pesant sur d'autres Etats.

34. Avec les Etats et d'autres acteurs nationaux et internationaux, le HCR est prêt à contribuer au débat actuel sur le problème de l'introduction clandestine organisée de personnes dans la mesure où elle affecte les demandeurs d'asile et les réfugiés. Des progrès supplémentaires nécessiteront une approche orientée vers la protection

---

Nations Unies pour l'enfance sur le Protocole relatif à l'introduction clandestine des migrants ou trafic de personnes (A/ACV.254/27) du 8 février 2000 et son rectificatif (A/AC.354/27/Corr.1) du 22 février 2000.

<sup>41</sup> A/AC.96/254/4/Add.1, Rev.5

<sup>42</sup> Voir projet d'article 7 bis.

répondant au problème grâce à différentes mesures. Les éléments suivants devraient servir de base de discussion au sein du Comité exécutif en vue d'une approche globale afin d'adopter éventuellement une conclusion sur cette approche<sup>43</sup> :

a) Les mesures d'interception et autres mesures d'application de la loi doivent prendre en considération la différence fondamentale, en droit international, entre les réfugiés et les demandeurs d'asile qui ont droit à une protection internationale et les autres migrants qui, eux, peuvent se prévaloir de la protection de leur pays d'origine;

b) Les personnes interceptées qui présentent une demande de statut de réfugié doivent bénéficier de la protection requise, en particulier contre le refoulement, jusqu'à ce que leur statut ait été déterminé. Pour ceux dont on décide qu'il sont réfugiés, les Etats intercepteurs, en coopération avec les institutions internationales et les ONG concernées, doivent faire tous les efforts possibles pour identifier une solution durable, y compris lorsqu'il convient, moyennant le recours à la réinstallation;

c) Les autres voies d'entrée dans les pays d'asile de façon légale et organisée doivent être accessibles, en particulier pour la recherche de famille, afin de réduire le risque de voir les demandeurs d'asile et les réfugiés recourir à l'introduction clandestine. En adoptant une législation nationale appropriée, les Etats doivent appliquer les mesures permettant de punir la criminalité organisée dans l'introduction clandestine des personnes, et de protéger les victimes, en particulier les femmes et les enfants;

d) Les Etats doivent, en outre, examiner l'impact des mesures d'interception sur les demandeurs d'asile et les réfugiés et étudier des clauses de sauvegarde pratiques pour veiller à ce que ces mesures ne portent pas atteinte aux obligations en vertu du droit international, par exemple moyennant l'établissement d'un mécanisme approprié dans les pays de transit pour identifier les personnes ayant besoin de protection et par une formation des fonctionnaires de l'immigration et des compagnies aériennes en matière de droit international des réfugiés;

e) Afin d'alléger le fardeau des Etats plus touchés que les autres par un grand nombre de demandeurs d'asile et de réfugiés spontanés et sans papiers, les autres Etats doivent réserver un accueil favorable à l'assistance aux gouvernements touchés pour fournir une protection internationale à ces réfugiés en vertu du principe de la solidarité internationale et dans un cadre de partage de la charge;

f) Dans les régions où seuls quelques pays sont devenus parties à la Convention de 1951 et au Protocole de 1967, les Etats parties doivent activement promouvoir une adhésion plus large à la Convention de 1951 et au Protocole de 1967 dans toute cette région, y compris par l'établissement de procédures justes et efficaces pour la détermination du statut de réfugié, en particulier dans les pays de transit, ainsi que l'adoption de lois d'application;

g) Dans les cas où les réfugiés et les demandeurs d'asile se sont déplacés de façon irrégulière depuis un pays où ils avaient déjà trouvé une protection<sup>44</sup>, des efforts plus

---

<sup>43</sup> Le caractère souhaitable d'une approche globale de la part de la communauté internationale face aux problèmes de réfugiés a été reconnu dans la conclusion No. 80 (XLVII) de 1996 (A/AC.96/878, par. 22).

<sup>44</sup> Conclusion No. 58 (XL) de 1989 (A/AC.96/737, par. 25).

intenses doivent être entrepris pour leur réadmission, y compris lorsqu'il convient, moyennant l'assistance des institutions internationales concernées. Dans ce contexte, les Etats et le HCR doivent analyser conjointement les possibilités de renforcer la fourniture de la protection dans les pays de premier asile. Il pourrait également y avoir davantage d'efforts concertés pour accroître la prise de conscience parmi les réfugiés des dangers liés à l'introduction clandestine des personnes et aux mouvements irréguliers.

h) Afin de décourager l'arrivée irrégulière de personnes présentant des demandes abusives, les cas rejetés qui, de toute évidence, ne méritent pas une protection internationale en vertu des instruments applicables doivent être renvoyés dès que possible vers leurs pays d'origine, qui doivent faciliter et accepter le retour de leurs propres nationaux. Les Etats doivent en outre examiner les propositions visant à renforcer l'utilisation et l'efficacité des programmes de retour volontaire, par exemple avec l'assistance de l'OIM.

## V. CONCLUSION

35. L'interception, qu'elle soit mise en oeuvre au plan physique ou administratif, représente un mécanisme à la disposition des Etats pour lutter contre la criminalité organisée dans l'introduction clandestine et le trafic de migrants à travers les frontières internationales. Le HCR invite les gouvernements à étudier les possibilités de veiller, moyennant l'adoption de procédures et de garanties appropriées, à ce que l'application des mesures d'interception ne porte pas atteinte à la possibilité pour les demandeurs d'asile et les réfugiés de bénéficier d'une protection internationale. Une analyse plus approfondie des causes complexes de la migration irrégulière pourrait se révéler nécessaire, y compris son lien avec la pauvreté et le développement social. Seule une approche globale, respectant les principes du droit international des réfugiés et des droits de l'homme, a des chances de réussir dans la lutte contre la migration irrégulière et dans la sauvegarde de l'institution de l'asile.

## Recommandation 1645 (2004)<sup>45</sup>

### Accès à l'assistance et à la protection pour les demandeurs d'asile dans les ports maritimes et les zones côtières en Europe

1. L'Assemblée parlementaire est profondément préoccupée par le nombre croissant de personnes qui mettent en danger leur vie et leur sécurité en essayant d'entrer sur le territoire d'un Etat membre du Conseil de l'Europe à bord d'embarcations peu sûres et surchargées, comme passagers clandestins sur des navires ou dissimulés dans des conteneurs, des camions à remorque ou autres, en voyageant dans des conditions extrêmement pénibles, qui les conduisent parfois à la mort.

2. L'Assemblée rappelle sa Recommandation 1467 (2000) relative à l'immigration clandestine et à la lutte contre les trafiquants, dans laquelle elle exprimait l'horreur qu'elle ressentait à la suite de la découverte de cinquante-huit passagers clandestins chinois morts dans un conteneur dans le port de Douvres et se disait consternée par le décès de huit ressortissants turcs d'origine kurde, dont trois enfants, découverts dans un conteneur dans le port de Wexford (Irlande) en 2001. A ces décès tragiques, il faut ajouter ceux d'innombrables autres personnes qui ont péri noyées dans le détroit de Gibraltar, dans l'Adriatique, en mer Egée et au large de la Sicile, fuyant la dureté de leurs conditions de vie, l'extrême pauvreté, la discrimination et les persécutions.

3. L'Assemblée renouvelle ses recommandations visant à améliorer la protection et le traitement offerts aux demandeurs d'asile, en particulier sa Recommandation 1163 (1991) relative à l'arrivée de demandeurs d'asile dans les aéroports européens, la Recommandation 1236 (1994) relative au droit d'asile, la Recommandation 1309 (1996) relative à la formation du personnel accueillant des demandeurs d'asile aux postes frontière, la Recommandation 1327 (1997) relative à la protection et au renforcement des droits de l'homme des réfugiés et des demandeurs d'asile en Europe, la Recommandation 1374 (1998) sur la situation des femmes réfugiées en Europe, et la Recommandation 1440 (2000) sur les restrictions au droit d'asile dans les Etats membres du Conseil de l'Europe et de l'Union européenne.

4. En dépit des statistiques collectées par l'Organisation maritime internationale (OMI), il n'est pas possible de savoir comment nombre de personnes réussissent à entrer clandestinement dans les Etats membres du Conseil de l'Europe en voyageant à bord de navires ou d'embarcations peu sûres, puisque les compagnies maritimes ne signalent pas systématiquement les incidents concernant les embarquements clandestins et les sauvetages. Le nombre croissant de personnes qui sont appréhendées au cours de leur tentative ainsi que le nombre des victimes montrent pourtant que le phénomène n'est pas négligeable.

---

<sup>45</sup> *Discussion par l'Assemblée le 29 janvier 2004 (6<sup>e</sup> séance) (voir Doc. 10011, rapport de la commission des migrations, des réfugiés et de la population, rapporteur: M. Danieli). Texte adopté par l'Assemblée le 29 janvier 2004 (6<sup>e</sup> séance).*

5. Consciente que ce mode d'entrée peut être utilisé par les véritables demandeurs d'asile aussi bien que par d'autres migrants, l'Assemblée rappelle que, conformément à la Convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés, les personnes qui ont besoin d'une protection internationale ne doivent ni être sanctionnées ni privées du droit de déposer une demande d'asile pour cause d'entrée ou de tentative d'entrée clandestine.

6. L'Assemblée craint que l'accès effectif à la procédure d'asile pour les personnes qui arrivent dans les ports européens ou les zones côtières soit entravé par des obstacles juridiques et pratiques, incluant l'absence de conseils juridiques indépendants, le manque d'interprètes professionnels et une information insuffisante sur les modalités d'introduction d'une demande d'asile. En outre, dans le cas des passagers clandestins, il est à craindre également que leur accès effectif à la procédure d'asile soit entravé par un cadre juridique mal défini et non harmonisé les concernant et par les responsabilités concurrentes de plusieurs acteurs.

7. L'Assemblée regrette que souvent, et surtout en cas d'arrivées massives sur les côtes, les seules entrevues qui ont lieu avant l'adoption d'un arrêté d'expulsion ont pour unique objet de déterminer l'identité et la nationalité de la personne concernée, le résultat étant qu'un certain nombre de réfugiés potentiels risquent d'être renvoyés, en violation du principe de non-refoulement, au risque de leur vie et de leur intégrité physique. Au contraire, l'accès effectif à la procédure d'asile devrait signifier que toute personne entrant dans un pays membre du Conseil de l'Europe devrait pouvoir expliquer en détail les raisons de son acte, dans une entrevue particulière avec les autorités compétentes du pays.

8. De même, l'Assemblée craint que l'exercice effectif du droit de recours contre le refus de prendre acte d'une demande d'asile, ou contre l'expulsion, soit annulé en raison de procédures accélérées ou expéditives qui ne laissent pas le temps d'introduire un tel recours, d'une information insuffisante, de l'absence de conseils juridiques indépendants et gratuits, et de représentation, et du manque d'interprètes professionnels.

9. L'Assemblée note également avec regret que, malgré le grand nombre de demandeurs d'asile et de migrants arrivant sur les côtes européennes chaque année, les structures d'accueil permanentes dans les régions concernées demeurent exceptionnelles, et que les conditions matérielles et humanitaires soient souvent bien en dessous des normes acceptables.

10. L'Assemblée recommande par conséquent au Comité des Ministres:

i. de charger les comités concernés d'examiner les lois et les pratiques des Etats membres du Conseil de l'Europe relatives à l'accès à la procédure d'asile pour les personnes arrivant dans les zones côtières européennes, en particulier si elles arrivent en groupe ou dans des flux mixtes, et de faire des recommandations appropriées aux Etats membres;

ii. de charger les comités concernés d'examiner les lois et les pratiques des Etats membres du Conseil de l'Europe applicables aux passagers clandestins qui souhaitent

déposer une demande d'asile, en vue d'élaborer un code de bonne pratique et, partant, de faire des recommandations appropriées aux Etats membres;

iii. d'inviter les Etats membres:

*a.* à faire en sorte que les personnes qui souhaitent demander l'asile dans les ports maritimes et les zones côtières aient librement accès à la procédure d'asile grâce à des services d'interprétation dans leur langue ou, si ce n'est pas possible, dans une langue qu'ils comprennent, et à une consultation juridique libre et indépendante;

*b.* à veiller à ce que toute personne arrivant dans un port maritime ou une zone côtière puisse expliquer en détail les raisons de son acte dans un entretien particulier avec les autorités pertinentes;

*c.* à mettre en place un système d'accès permanent à des conseils juridiques indépendants et professionnels et à une représentation en matière d'asile et de migration dans les ports maritimes et les zones côtières, et à s'assurer de leur qualité;

*d.* à assumer la pleine responsabilité du contrôle de l'immigration dans les ports maritimes, notamment en investissant dans des méthodes de prévention et de détection, et, le cas échéant, en renforçant les effectifs de la police et des autorités d'immigration, et en travaillant en partenariat avec les acteurs privés participant aux activités portuaires;

*e.* à améliorer la coopération internationale entre la police, les autorités judiciaires et les autorités d'immigration grâce à l'échange de renseignements et d'informations, en vue de démanteler les réseaux de passeurs agissant aux niveaux européen et international;

*f.* à introduire une législation pénale harmonisée afin de sanctionner le passage clandestin des migrants et le trafic des êtres humains;

*g.* à veiller à ce que les personnes vulnérables, telles que les mineurs non accompagnés/enfants séparés, les personnes âgées, les malades et les femmes enceintes qui arrivent dans un port maritime ou une zone côtière, même si elles ne demandent pas l'asile, bénéficient d'une assistance et d'un hébergement appropriés en attendant leur refoulement ou l'octroi d'un statut juridique; en outre, les mineurs non accompagnés/enfants séparés devraient bénéficier d'une tutelle légale effective dès que leur présence vient à la connaissance des autorités d'un Etat membre;

*h.* à établir des structures d'accueil permanentes et appropriées dans les zones côtières et près des ports pour accueillir les nouveaux arrivants, qu'ils demandent l'asile ou non;

*i.* à accepter de se charger d'instruire les demandes d'asile des passagers clandestins, lorsque le navire a prévu sa première escale dans un port se trouvant sur leur territoire national;

*j.* à effectuer, dans le cadre de leurs responsabilités en matière de contrôle de l'immigration, des opérations de patrouille en mer, de manière à se conformer

pleinement à la Convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés et à la Convention européenne des Droits de l'Homme de 1950, en évitant que des personnes soient renvoyées dans des pays où elles risqueraient d'être persécutées ou de subir des violations de droits de l'homme;

iv. de demander à la Banque de développement du Conseil de l'Europe de réserver un accueil favorable aux demandes de financement d'Etats membres destinées à la construction de telles structures d'accueil;

v. d'inviter le Haut-commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR):

*a.* à poursuivre ses travaux sur la question des passagers clandestins ayant besoin d'une protection internationale;

*b.* à continuer de coopérer avec la communauté internationale et, en particulier, avec l'OMI et l'Union européenne dans la recherche de solutions efficaces aux cas d'embarquements clandestins, y compris en réfléchissant à la faisabilité d'un instrument juridique unique sur le traitement des passagers clandestins demandeurs d'asile, comportant notamment des dispositions relatives à la détermination de l'Etat responsable du traitement des demandes d'asile des passagers clandestins, au traitement à bord de ceux-ci et à la durée maximale de la détention à bord.

## Recommandation 1449 (2000)<sup>46</sup>

### Migration clandestine du sud de la Méditerranée vers l'Europe

1. L'Assemblée parlementaire est fortement préoccupée par le nombre de victimes qu'entraîne la migration clandestine en Méditerranée, ainsi que par les conditions extrêmement dangereuses et inhumaines dans lesquelles se trouvent quotidiennement les clandestins, dont un nombre conséquent de femmes et de mineurs.
2. L'Assemblée constate l'absence de chiffres exacts et un manque d'études fiables concernant la migration clandestine du sud de la Méditerranée vers l'Europe.
3. L'Assemblée est d'avis que l'état de clandestinité d'une personne ne peut être caractérisé que par l'absence de ses droits fondamentaux et sociaux, par le non-respect de sa dignité humaine et la précarité de ses conditions de vie durant toute sa clandestinité.
4. L'Assemblée rappelle que l'émigration est un droit fondamental de l'homme.
5. L'Assemblée estime que les problèmes complexes qu'entraîne la migration clandestine vers et à l'intérieur des États membres du Conseil de l'Europe demandent des solutions urgentes auxquelles l'Organisation peut et doit contribuer de manière active et particulière.
6. L'Assemblée est convaincue que ce phénomène, particulièrement prononcé en Méditerranée, ne trouvera pas de solution sans qu'un dialogue ouvert et innovateur ainsi qu'une coopération durable se mettent en place entre les pays de la rive sud et nord, et qu'une association progressivement plus étroite des États de la rive sud de la Méditerranée, tels que le Maroc, aux travaux de l'Assemblée constituerait un pas décisif pour la lutte contre les vraies causes de la migration clandestine.
7. L'Assemblée reconnaît que la migration clandestine ne se limite pas au seul passage du détroit de Gibraltar et que des migrants illégaux proviennent également d'autres régions que l'Afrique du Nord, en particulier de l'Europe de l'Est, de l'Amérique du Sud et de l'Afrique subsaharienne.
8. L'Assemblée rappelle ses travaux antérieurs sur le renforcement de la coopération en Méditerranée, par exemple sa Recommandation 1359 (1998) sur le développement durable des bassins de la mer Méditerranée et de la mer Noire, sa Recommandation 1329 (1997) relative au suivi de la Conférence méditerranéenne sur la population, les migrations et le développement (Palma de Majorque, 15-17 octobre 1996), sa Recommandation 1306 (1996) relative aux migrations des pays en voie de développement vers les pays européens industrialisés, sa Recommandation 1249 (1994) relative à la coopération dans le Bassin méditerranéen, sa Recommandation 1211 (1993) relative aux migrations clandestines: «passeurs» et employeurs de migrants clandestins,

---

<sup>46</sup> Discussion par l'Assemblée le 28 janvier 2000 (8<sup>e</sup> séance) (voir Doc. 8599, rapport de la commission des migrations, des réfugiés et de la démographie, rapporteuse: M<sup>me</sup> Guirado). Texte adopté par l'Assemblée le 28 janvier 2000 (8<sup>e</sup> séance).

ainsi que sa Recommandation 1154 (1991) relative aux migrants maghrébins en Europe.

9. L'Assemblée considère que la promotion de la mobilité des personnes et leur libre circulation en Europe, d'un côté, et le renforcement de mesures et pratiques de contrôle aux frontières, de l'autre, provoquent une certaine contradiction contre-productive à la coopération dans le Bassin méditerranéen.
10. L'Assemblée est persuadée que ces restrictions à la migration légale suscitent davantage d'intérêt à entrer clandestinement en Europe, tout en renforçant l'image d'une Europe forteresse, et que la migration clandestine en Méditerranée a augmenté depuis le début des années 90, ce qui laisse à croire que les moyens mis en œuvre jusqu'ici ont produit des effets limités.
11. L'Assemblée constate que ces mesures incitent de plus en plus le «commerce des illusions», qui est en vérité un trafic humain très dur, employant des moyens de plus en plus sophistiqués et inhumains pour tirer profit de la migration clandestine.
12. L'Assemblée est alarmée par le fait qu'il y a une croissance du nombre de femmes, de mineurs et d'autres personnes vulnérables parmi les passagers clandestins.
13. L'Assemblée considère que toute politique de restriction allant dans ce sens n'a pas de fondements humanitaires et qu'elle touche au pire les groupes de personnes qui ont le plus besoin de solutions concrètes aux écarts et aux disparités de développement qu'elles vivent au quotidien dans les pays du sud de la Méditerranée.
14. Par conséquent, l'Assemblée recommande au Comité des Ministres:
  - i. d'inviter les autorités espagnoles à créer un observatoire permanent de la migration au sud de l'Espagne (l'endroit le plus sensible de l'entrée de l'émigration en Europe de la Méditerranée) en coopération avec le Conseil de l'Europe. Cet observatoire aurait pour objectif principal d'analyser la dynamique propre de la migration clandestine et la perspective des flux migratoires à travers la Méditerranée, et de faire des études sur le nombre de victimes de la migration clandestine, ainsi que sur les causes et les conséquences de la migration clandestine en Méditerranée, et sur l'impact et les pratiques du trafic humain et du crime organisé dans cette région;
  - ii. d'établir ou de renforcer le dialogue avec les autorités compétentes, ministères et organisations non gouvernementales des rives sud de la Méditerranée afin de mettre en place une coopération continue sur les causes économiques, politiques et sociologiques de ce problème;
  - iii. de concrétiser cette coopération, en impliquant l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), par de nouvelles approches communes quant aux problèmes sensibles, tels que:
    - a. la possibilité de travail temporaire ou saisonnier pour les migrants;
    - b. le rôle des consulats dans la pratique de la politique des visas;
    - c. la réadmission des migrants clandestins;
    - d. la coopération policière entre les deux rives de la Méditerranée;
    - e. le rôle des États tiers et des États de destination;

- iv. de soutenir à cet effet les politiques de coopération décentralisée, promue par le Congrès des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe;
- v. de soutenir le programme «Trans-Med» du Centre Nord-Sud du Conseil de l'Europe œuvrant au niveau de la sensibilisation, de l'information sur les phénomènes sociaux et culturels liés à l'immigration, du rôle que peut jouer le migrant en tant qu'acteur de la coopération et du développement, tant dans les pays d'accueil que dans ceux d'origine;
- vi. de promouvoir, en coopération avec l'OIM, notamment dans le cadre de sa stratégie sur la Méditerranée occidentale, une politique d'éducation et d'information sur la migration clandestine au nord comme au sud de la Méditerranée;
- vii. d'évoquer, lors d'une prochaine réunion quadripartite, les possibilités de financement par le programme Meda des projets et programmes destinés à l'amélioration de la situation humanitaire des clandestins en Méditerranée;
- viii. d'inviter les États membres, surtout ceux qui sont situés sur la rive nord de la Méditerranée:
  - a. à renforcer leur coopération bilatérale avec la rive sud de la Méditerranée en ce qui concerne la migration illégale;
  - b. à mettre en place des structures indépendantes qui accueillent les clandestins et qui veillent à la garantie de leurs droits fondamentaux après leur arrivée sur leur territoire;
- ix. d'inviter les États destinataires à élaborer, en coopération avec des organisations non gouvernementales et des administrations locales, des programmes de formation et d'aide au développement dans les communes de départ des pays d'origine.

# **DROIT INTERNATIONAL DES DROITS DE L'HOMME**

## LE DROIT INTERNATIONAL DES DROITS DE L'HOMME

Les droits de l'Homme visent à préserver la dignité et le bien-être de tout individu. Tenant compte de la nature complémentaire du droit international des réfugiés et du droit international des droits de l'Homme, et considérant les liens protéiformes existant entre les questions touchant aux réfugiés et aux droits de l'homme, le chapitre suivant propose une compilation de normes et instruments de droits de l'Homme qui sont particulièrement pertinentes en ce qui concerne la protection des réfugiés, des demandeurs d'asile et des autres personnes relevant de la compétence de l'UNHCR.

### **Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants<sup>47</sup>**

*Adoptée le 10 décembre 1984  
Entrée en vigueur le 26 juin 1987*

#### *Provisions sélectionnées*

##### Article 3

1. Aucun Etat partie n'expulsera, ne refoulera, ni n'extradera une personne vers un autre Etat où il y a des motifs sérieux de croire qu'elle risque d'être soumise à la torture.
2. Pour déterminer s'il y a de tels motifs, les autorités compétentes tiendront compte de toutes les considérations pertinentes, y compris, le cas échéant, de l'existence, dans l'Etat intéressé, d'un ensemble de violations systématiques des droits de l'homme, graves, flagrantes ou massives.

### **Pacte international relatif aux droits civils et politiques<sup>48</sup>**

*Adopté le 16 décembre 1966  
Entrée en vigueur le 23 mars 1976*

#### *Provisions sélectionnées*

##### Article 2

1. Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à respecter et à garantir à tous les individus se trouvant sur leur territoire et relevant de leur compétence les droits reconnus dans le présent Pacte, sans distinction aucune, notamment de race, de couleur, de sexe, de langue, de religion, d'opinion politique ou de toute autre opinion, d'origine nationale ou sociale, de fortune, de naissance ou de toute autre situation.

---

<sup>47</sup> <http://www.ohchr.org/french/law/cat.htm>

<sup>48</sup> <http://www.ohchr.org/french/law/ccpr.htm>

2. Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à prendre, en accord avec leurs procédures constitutionnelles et avec les dispositions du présent Pacte, les arrangements devant permettre l'adoption de telles mesures d'ordre législatif ou autre, propres à donner effet aux droits reconnus dans le présent Pacte qui ne seraient pas déjà en vigueur.

3. Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à:

a) Garantir que toute personne dont les droits et libertés reconnus dans le présent Pacte auront été violés disposera d'un recours utile, alors même que la violation aurait été commise par des personnes agissant dans l'exercice de leurs fonctions officielles;

b) Garantir que l'autorité compétente, judiciaire, administrative ou législative, ou toute autre autorité compétente selon la législation de l'Etat, statuera sur les droits de la personne qui forme le recours et développer les possibilités de recours juridictionnel;

c) Garantir la bonne suite donnée par les autorités compétentes à tout recours qui aura été reconnu justifié.

#### Article 6

1. Le droit à la vie est inhérent à la personne humaine. Ce droit doit être protégé par la loi. Nul ne peut être arbitrairement privé de la vie.

2. Dans les pays où la peine de mort n'a pas été abolie, une sentence de mort ne peut être prononcée que pour les crimes les plus graves, conformément à la législation en vigueur au moment où le crime a été commis et qui ne doit pas être en contradiction avec les dispositions du présent Pacte ni avec la Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide. Cette peine ne peut être appliquée qu'en vertu d'un jugement définitif rendu par un tribunal compétent.

...

#### Article 7

Nul ne sera soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. En particulier, il est interdit de soumettre une personne sans son libre consentement à une expérience médicale ou scientifique.

#### Article 9

1. Tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. Nul ne peut faire l'objet d'une arrestation ou d'une détention arbitraire. Nul ne peut être privé de sa liberté, si ce n'est pour des motifs, et conformément à la procédure prévus par la loi.

2. Tout individu arrêté sera informé, au moment de son arrestation, des raisons de cette arrestation et recevra notification, dans le plus court délai, de toute accusation portée contre lui.

3. Tout individu arrêté ou détenu du chef d'une infraction pénale sera traduit dans le plus court délai devant un juge ou une autre autorité habilitée par la loi à exercer des fonctions judiciaires, et devra être jugé dans un délai raisonnable ou libéré. La détention de personnes qui attendent de passer en jugement ne doit pas être de règle, mais la mise en liberté peut être subordonnée à des garanties assurant la comparution de l'intéressé à l'audience, à tous les autres actes de la procédure et, le cas échéant, pour l'exécution du jugement.

4. Quiconque se trouve privé de sa liberté par arrestation ou détention a le droit d'introduire un recours devant un tribunal afin que celui-ci statue sans délai sur la légalité de sa détention et ordonne sa libération si la détention est illégale.

5. Tout individu victime d'arrestation ou de détention illégale a droit à réparation.

#### Article 10

1. Toute personne privée de sa liberté est traitée avec humanité et avec le respect de la dignité inhérente à la personne humaine.

2. a) Les prévenus sont, sauf dans des circonstances exceptionnelles, séparés des condamnés et sont soumis à un régime distinct, approprié à leur condition de personnes non condamnées;

b) Les jeunes prévenus sont séparés des adultes et il est décidé de leur cas aussi rapidement que possible.

3. Le régime pénitentiaire comporte un traitement des condamnés dont le but essentiel est leur amendement et leur reclassement social. Les jeunes délinquants sont séparés des adultes et soumis à un régime approprié à leur âge et à leur statut légal.

#### Article 14

1. Tous sont égaux devant les tribunaux et les cours de justice. Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement et publiquement par un tribunal compétent, indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil. Le huis clos peut être prononcé pendant la totalité ou une partie du procès soit dans l'intérêt des bonnes moeurs, de l'ordre public ou de la sécurité nationale dans une société démocratique, soit lorsque l'intérêt de la vie privée des parties en cause l'exige, soit encore dans la mesure où le tribunal l'estimera absolument nécessaire lorsqu'en raison des circonstances particulières de l'affaire la publicité nuirait aux intérêts de la justice; cependant, tout jugement rendu en matière pénale ou civile sera public, sauf si l'intérêt de mineurs exige qu'il en soit autrement ou si le procès porte sur des différends matrimoniaux ou sur la tutelle des enfants.

2. Toute personne accusée d'une infraction pénale est présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie.

3. Toute personne accusée d'une infraction pénale a droit, en pleine égalité, au moins aux garanties suivantes:

- a) À être informée, dans le plus court délai, dans une langue qu'elle comprend et de façon détaillée, de la nature et des motifs de l'accusation portée contre elle;
- b) À disposer du temps et des facilités nécessaires à la préparation de sa défense et à communiquer avec le conseil de son choix;
- c) À être jugée sans retard excessif;
- d) À être présente au procès et à se défendre elle-même ou à avoir l'assistance d'un défenseur de son choix; si elle n'a pas de défenseur, à être informée de son droit d'en avoir un, et, chaque fois que l'intérêt de la justice l'exige, à se voir attribuer d'office un défenseur, sans frais, si elle n'a pas les moyens de le rémunérer;
- e) À interroger ou faire interroger les témoins à charge et à obtenir la comparution et l'interrogatoire des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge;
- f) À se faire assister gratuitement d'un interprète si elle ne comprend pas ou ne parle pas la langue employée à l'audience;
- g) À ne pas être forcée de témoigner contre elle-même ou de s'avouer coupable.

4. La procédure applicable aux jeunes gens qui ne sont pas encore majeurs au regard de la loi pénale tiendra compte de leur âge et de l'intérêt que présente leur rééducation.

5. Toute personne déclarée coupable d'une infraction a le droit de faire examiner par une juridiction supérieure la déclaration de culpabilité et la condamnation, conformément à la loi.

6. Lorsqu'une condamnation pénale définitive est ultérieurement annulée ou lorsque la grâce est accordée parce qu'un fait nouveau ou nouvellement révélé prouve qu'il s'est produit une erreur judiciaire, la personne qui a subi une peine en raison de cette condamnation sera indemnisée, conformément à la loi, à moins qu'il ne soit prouvé que la non révélation en temps utile du fait inconnu lui est imputable en tout ou partie.

7. Nul ne peut être poursuivi ou puni en raison d'une infraction pour laquelle il a déjà été acquitté ou condamné par un jugement définitif conformément à la loi et à la procédure pénale de chaque pays.

#### Article 16

Chacun a droit à la reconnaissance en tous lieux de sa personnalité juridique.

#### Article 18

1. Toute personne a droit à la liberté de pensée, de conscience et de religion; ce droit implique la liberté d'avoir ou d'adopter une religion ou une conviction de son choix, ainsi que la liberté de manifester sa religion ou sa conviction, individuellement ou en commun, tant en public qu'en privé, par le culte et l'accomplissement des rites, les pratiques et l'enseignement.

2. Nul ne subira de contrainte pouvant porter atteinte à sa liberté d'avoir ou d'adopter une religion ou une conviction de son choix.

3. La liberté de manifester sa religion ou ses convictions ne peut faire l'objet que des seules restrictions prévues par la loi et qui sont nécessaires à la protection de la sécurité, de l'ordre et de la santé publique, ou de la morale ou des libertés et droits fondamentaux d'autrui.

4. Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à respecter la liberté des parents et, le cas échéant, des tuteurs légaux de faire assurer l'éducation religieuse et morale de leurs enfants conformément à leurs propres convictions.

#### Article 19

1. Nul ne peut être inquiété pour ses opinions.

2. Toute personne a droit à la liberté d'expression; ce droit comprend la liberté de rechercher, de recevoir et de répandre des informations et des idées de toute espèce, sans considération de frontières, sous une forme orale, écrite, imprimée ou artistique, ou par tout autre moyen de son choix.

3. L'exercice des libertés prévues au paragraphe 2 du présent article comporte des devoirs spéciaux et des responsabilités spéciales. Il peut en conséquence être soumis à certaines restrictions qui doivent toutefois être expressément fixées par la loi et qui sont nécessaires:

a) Au respect des droits ou de la réputation d'autrui;

b) A la sauvegarde de la sécurité nationale, de l'ordre public, de la santé ou de la moralité publiques.

#### Article 21

Le droit de réunion pacifique est reconnu. L'exercice de ce droit ne peut faire l'objet que des seules restrictions imposées conformément à la loi et qui sont nécessaires dans une société démocratique, dans l'intérêt de la sécurité nationale, de la sûreté publique, de l'ordre public ou pour protéger la santé ou la moralité publiques, ou les droits et les libertés d'autrui.

#### Article 22

1. Toute personne a le droit de s'associer librement avec d'autres, y compris le droit de constituer des syndicats et d'y adhérer pour la protection de ses intérêts.

2. L'exercice de ce droit ne peut faire l'objet que des seules restrictions prévues par la loi et qui sont nécessaires dans une société démocratique, dans l'intérêt de la sécurité nationale, de la sûreté publique, de l'ordre public, ou pour protéger la santé ou la moralité publiques ou les droits et les libertés d'autrui. Le présent article n'empêche

pas de soumettre à des restrictions légales l'exercice de ce droit par les membres des forces armées et de la police.

3. Aucune disposition du présent article ne permet aux Etats parties à la Convention de 1948 de l'Organisation internationale du Travail concernant la liberté syndicale et la protection du droit syndical de prendre des mesures législatives portant atteinte -- ou d'appliquer la loi de façon à porter atteinte -- aux garanties prévues dans ladite convention.

**Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels<sup>49</sup>**  
**Adopté le 16 décembre 1966**  
**Entrée en vigueur le 3 janvier 1976**

Article 2

1. Chacun des Etats parties au présent Pacte s'engage à agir, tant par son effort propre que par l'assistance et la coopération internationales, notamment sur les plans économique et technique, au maximum de ses ressources disponibles, en vue d'assurer progressivement le plein exercice des droits reconnus dans le présent Pacte par tous les moyens appropriés, y compris en particulier l'adoption de mesures législatives.

2. Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à garantir que les droits qui y sont énoncés seront exercés sans discrimination aucune fondée sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, l'opinion politique ou toute autre opinion, l'origine nationale ou sociale, la fortune, la naissance ou toute autre situation.

3. Les pays en voie de développement, compte dûment tenu des droits de l'homme et de leur économie nationale, peuvent déterminer dans quelle mesure ils garantiront les droits économiques reconnus dans le présent Pacte à des non-ressortissants.

Article 6

1. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit au travail, qui comprend le droit qu'a toute personne d'obtenir la possibilité de gagner sa vie par un travail librement choisi ou accepté, et prendront des mesures appropriées pour sauvegarder ce droit.

2. Les mesures que chacun des Etats parties au présent Pacte prendra en vue d'assurer le plein exercice de ce droit doivent inclure l'orientation et la formation techniques et professionnelles, l'élaboration de programmes, de politiques et de techniques propres à assurer un développement économique, social et culturel constant et un plein emploi productif dans des conditions qui sauvegardent aux individus la jouissance des libertés politiques et économiques fondamentales.

---

<sup>49</sup> <http://www.ohchr.org/french/law/cescr.htm>.

## Article 7

Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit qu'à toute personne de jouir de conditions de travail justes et favorables, qui assurent notamment:

- a) La rémunération qui procure, au minimum, à tous les travailleurs:
  - i) Un salaire équitable et une rémunération égale pour un travail de valeur égale sans distinction aucune; en particulier, les femmes doivent avoir la garantie que les conditions de travail qui leur sont accordées ne sont pas inférieures à celles dont bénéficient les hommes et recevoir la même rémunération qu'eux pour un même travail;
  - ii) Une existence décente pour eux et leur famille conformément aux dispositions du présent Pacte;
- b) La sécurité et l'hygiène du travail;
- c) La même possibilité pour tous d'être promus, dans leur travail, à la catégorie supérieure appropriée, sans autre considération que la durée des services accomplis et les aptitudes;
- d) Le repos, les loisirs, la limitation raisonnable de la durée du travail et les congés payés périodiques, ainsi que la rémunération des jours fériés.

## Article 11

1. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à un niveau de vie suffisant pour elle-même et sa famille, y compris une nourriture, un vêtement et un logement suffisants, ainsi qu'à une amélioration constante de ses conditions d'existence. Les Etats parties prendront des mesures appropriées pour assurer la réalisation de ce droit et ils reconnaissent à cet effet l'importance essentielle d'une coopération internationale librement consentie.

2. Les Etats parties au présent Pacte, reconnaissant le droit fondamental qu'a toute personne d'être à l'abri de la faim, adopteront, individuellement et au moyen de la coopération internationale, les mesures nécessaires, y compris des programmes concrets:

- a) Pour améliorer les méthodes de production, de conservation et de distribution des denrées alimentaires par la pleine utilisation des connaissances techniques et scientifiques, par la diffusion de principes d'éducation nutritionnelle et par le développement ou la réforme des régimes agraires, de manière à assurer au mieux la mise en valeur et l'utilisation des ressources naturelles;
- b) Pour assurer une répartition équitable des ressources alimentaires mondiales par rapport aux besoins, compte tenu des problèmes qui se posent tant aux pays importateurs qu'aux pays exportateurs de denrées alimentaires.

## Article 12

1. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre.

2. Les mesures que les Etats parties au présent Pacte prendront en vue d'assurer le plein exercice de ce droit devront comprendre les mesures nécessaires pour assurer:

a) La diminution de la mortalité et de la mortalité infantile, ainsi que le développement sain de l'enfant;

b) L'amélioration de tous les aspects de l'hygiène du milieu et de l'hygiène industrielle;

c) La prophylaxie et le traitement des maladies épidémiques, endémiques, professionnelles et autres, ainsi que la lutte contre ces maladies;

d) La création de conditions propres à assurer à tous des services médicaux et une aide médicale en cas de maladie.

## Article 13

1. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à l'éducation. Ils conviennent que l'éducation doit viser au plein épanouissement de la personnalité humaine et du sens de sa dignité et renforcer le respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Ils conviennent en outre que l'éducation doit mettre toute personne en mesure de jouer un rôle utile dans une société libre, favoriser la compréhension, la tolérance et l'amitié entre toutes les nations et tous les groupes raciaux, ethniques ou religieux et encourager le développement des activités des Nations Unies pour le maintien de la paix.

2. Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent qu'en vue d'assurer le plein exercice de ce droit:

a) L'enseignement primaire doit être obligatoire et accessible gratuitement à tous;

b) L'enseignement secondaire, sous ses différentes formes, y compris l'enseignement secondaire technique et professionnel, doit être généralisé et rendu accessible à tous par tous les moyens appropriés et notamment par l'instauration progressive de la gratuité;

c) L'enseignement supérieur doit être rendu accessible à tous en pleine égalité, en fonction des capacités de chacun, par tous les moyens appropriés et notamment par l'instauration progressive de la gratuité;

d) L'éducation de base doit être encouragée ou intensifiée, dans toute la mesure possible, pour les personnes qui n'ont pas reçu d'instruction primaire ou qui ne l'ont pas reçue jusqu'à son terme;

e) Il faut poursuivre activement le développement d'un réseau scolaire à tous les échelons, établir un système adéquat de bourses et améliorer de façon continue les conditions matérielles du personnel enseignant.

3. Les Etats parties au présent Pacte s'engagent à respecter la liberté des parents et, le cas échéant, des tuteurs légaux, de choisir pour leurs enfants des établissements autres que ceux des pouvoirs publics, mais conformes aux normes minimales qui peuvent être prescrites ou approuvées par l'Etat en matière d'éducation, et de faire assurer l'éducation religieuse et morale de leurs enfants, conformément à leurs propres convictions.

4. Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée comme portant atteinte à la liberté des individus et des personnes morales de créer et de diriger des établissements d'enseignement, sous réserve que les principes énoncés au paragraphe 1 du présent article soient observés et que l'éducation donnée dans ces établissements soit conforme aux normes minimales qui peuvent être prescrites par l'Etat.

**Comité des droits de l'homme, Observation générale No. 31 [80]  
La nature de l'obligation juridique générale imposée aux États parties au Pacte<sup>50</sup>  
*Adoptée le 29 mars 2004***

10. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 2, les États parties sont tenus de respecter et garantir à tous les individus se trouvant sur leur territoire et à tous ceux relevant de leur compétence les droits énoncés dans le Pacte. Cela signifie qu'un État partie doit respecter et garantir à quiconque se trouve sous son pouvoir ou son contrôle effectif les droits reconnus dans le Pacte même s'il ne se trouve pas sur son territoire. Comme il est indiqué dans l'Observation générale No 15, adoptée à la vingt-septième session (1986), la jouissance des droits reconnus dans le Pacte, loin d'être limitée aux citoyens des États parties, doit être accordée aussi à tous les individus, quelle que soit leur nationalité ou même s'ils sont apatrides, par exemple demandeurs d'asile, réfugiés, travailleurs migrants et autres personnes qui se trouveraient sur le territoire de l'État partie ou relèveraient de sa compétence. Ce principe s'applique aussi à quiconque se trouve sous le pouvoir ou le contrôle effectif des forces d'un État partie opérant en dehors de son territoire, indépendamment des circonstances dans lesquelles ce pouvoir ou ce contrôle effectif a été établi, telles que les forces constituant un contingent national affecté à des opérations internationales de maintien ou de renforcement de la paix.

12. De surcroît, l'obligation que fait l'article 2 aux États parties de respecter et garantir à toutes les personnes se trouvant sur leur territoire et à toutes les personnes soumises à leur contrôle les droits énoncés dans le Pacte entraîne l'obligation de ne pas extraditer, déplacer, expulser quelqu'un ou le transférer par d'autres moyens de leur territoire s'il existe des motifs sérieux de croire qu'il y a un risque réel de préjudice irréparable dans le pays vers lequel doit être effectué le renvoi ou dans tout pays vers lequel la personne concernée peut être renvoyée par la suite, tel le préjudice envisagé aux articles 6 et 7 du Pacte. Les autorités administratives et judiciaires compétentes

---

<sup>50</sup> <http://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G04/419/57/pdf/G0441957.pdf?OpenElement>.

doivent prendre conscience de la nécessité de veiller à ce que les obligations découlant du Pacte à cet égard soient respectées.

**Convention relative aux droits de l'enfant<sup>51</sup>**  
*Adoptée le 20 novembre 1989*  
*Entrée en vigueur le 2 septembre 1990*

Article 22

1. Les Etats parties prennent les mesures appropriées pour qu'un enfant qui cherche à obtenir le statut de réfugié ou qui est considéré comme réfugié en vertu des règles et procédures du droit international ou national applicable, qu'il soit seul ou accompagné de ses père et mère ou de toute autre personne, bénéficie de la protection et de l'assistance humanitaire voulues pour lui permettre de jouir des droits que lui reconnaissent la présente Convention et les autres instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme ou de caractère humanitaire auxquels lesdits Etats sont parties.

---

<sup>51</sup> <http://www.ohchr.org/french/law/crc.htm>.

**Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille<sup>52</sup>**

*Adoptée par l'Assemblée générale dans sa résolution 45/158 le 18 décembre 1990  
Entrée en vigueur le 1 Juillet 2003*

Article 8

1. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille sont libres de quitter tout Etat, y compris leur Etat d'origine. Ce droit ne peut faire l'objet que de restrictions prévues par la loi, nécessaires à la protection de la sécurité nationale, de l'ordre public, de la santé ou de la moralité publiques, ou des droits et libertés d'autrui, et compatibles avec les autres droits reconnus par la présente partie de la Convention.

2. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille ont le droit à tout moment de rentrer et de demeurer dans leur Etat d'origine.

Article 10

Nul travailleur migrant ou membre de sa famille ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants.

Article 17

1. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille qui sont privés de leur liberté sont traités avec humanité et avec le respect de la dignité inhérente à la personne humaine et de leur identité culturelle.

2. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille prévenus sont, sauf dans des circonstances exceptionnelles, séparés des condamnés et soumis à un régime distinct, approprié à leur condition de personnes non condamnées. Les jeunes prévenus sont séparés des adultes et il est décidé de leur cas aussi rapidement que possible.

3. Les travailleurs migrants ou les membres de leur famille qui sont détenus dans un Etat de transit ou un Etat d'emploi du chef d'une infraction aux dispositions relatives aux migrations doivent être séparés, dans la mesure du possible, des condamnés ou des prévenus.

4. Durant toute période où des travailleurs migrants ou des membres de leur famille sont emprisonnés en vertu d'une sentence prononcée par un tribunal, le régime pénitentiaire comporte un traitement dont le but essentiel est leur amendement et leur reclassement social. Les jeunes délinquants sont séparés des adultes et soumis à un régime approprié à leur âge et à leur statut légal.

5. Durant leur détention ou leur emprisonnement, les travailleurs migrants et les membres de leur famille jouissent des mêmes droits de visite de membres de leur famille que les nationaux.

---

<sup>52</sup> <http://www.ohchr.org/french/law/cmw.htm>

6. Chaque fois que des travailleurs migrants sont privés de leur liberté, les autorités compétentes de l'Etat intéressé accordent une attention particulière aux problèmes qui pourraient se poser à leur famille, notamment au conjoint et aux enfants mineurs.

7. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille qui sont soumis à une forme quelconque de détention ou d'emprisonnement en vertu des lois de l'Etat d'emploi ou de l'Etat de transit jouissent des mêmes droits que les ressortissants de cet Etat qui se trouvent dans la même situation.

8. Si des travailleurs migrants ou des membres de leur famille sont détenus dans le but de vérifier s'il y a eu une infraction aux dispositions relatives aux migrations, aucun des frais qui en résultent n'est à leur charge.

#### Article 22

1. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille ne peuvent faire l'objet de mesures d'expulsion collective. Chaque cas d'expulsion doit être examiné et tranché sur une base individuelle.

2. Les travailleurs migrants et les membres de leur famille ne peuvent être expulsés du territoire d'un Etat partie qu'en application d'une décision prise par l'autorité compétente conformément à la loi.

3. La décision doit être notifiée aux intéressés dans une langue qu'ils comprennent. Sur leur demande, lorsque ce n'est pas obligatoire, la décision leur est notifiée par écrit et, sauf circonstances exceptionnelles justifiées par la sécurité nationale, elle est également dûment motivée. Les intéressés sont informés de ces droits avant que la décision soit prise, ou au plus tard au moment où elle est prise.

4. En dehors des cas où la décision finale est prononcée par une autorité judiciaire, les intéressés ont le droit de faire valoir les raisons de ne pas les expulser et de faire examiner leur cas par l'autorité compétente, à moins que des raisons impératives de sécurité nationale n'exigent qu'il n'en soit autrement. En attendant cet examen, les intéressés ont le droit de demander la suspension de la décision d'expulsion.

5. Si une décision d'expulsion déjà exécutée est par la suite annulée, les intéressés ont le droit de demander des réparations conformément à la loi et la décision antérieure n'est pas invoquée pour les empêcher de revenir dans l'Etat concerné.

6. En cas d'expulsion, les intéressés doivent avoir une possibilité raisonnable, avant ou après leur départ, de se faire verser tous salaires ou autres prestations qui leur sont éventuellement dus et de régler toute obligation en suspens.

7. Sans préjudice de l'exécution d'une décision d'expulsion, les travailleurs migrants ou les membres de leur famille qui font l'objet d'une telle décision peuvent demander à être admis dans un Etat autre que leur Etat d'origine.

8. En cas d'expulsion de travailleurs migrants ou de membres de leur famille, les frais d'expulsion ne sont pas à leur charge. Les intéressés peuvent être astreints à payer leurs frais de voyage.

9. En elle-même, l'expulsion de l'Etat d'emploi ne porte atteinte à aucun des droits acquis, conformément à la législation de cet Etat, par les travailleurs migrants ou les membres de leur famille, y compris le droit de percevoir les salaires et autres prestations qui leur sont dus.

#### Article 28

Les travailleurs migrants et les membres de leur famille ont le droit de recevoir tous les soins médicaux qui sont nécessaires d'urgence pour préserver leur vie ou éviter un dommage irréparable à leur santé, sur la base de l'égalité de traitement avec les ressortissants de l'Etat en cause. De tels soins médicaux d'urgence ne leur sont pas refusés en raison d'une quelconque irrégularité en matière de séjour ou d'emploi.

#### Article 35

Aucune disposition de la présente partie de la Convention ne peut être interprétée comme impliquant la régularisation de la situation des travailleurs migrants ou des membres de leur famille dépourvus de documents ou en situation irrégulière, ni un droit quelconque à cette régularisation de leur situation, ni comme affectant les mesures visant à assurer des conditions saines et équitables pour les migrations internationales, prévues dans la sixième partie de la présente Convention.

#### Article 68

1. Les Etats parties, y compris les Etats de transit, coopèrent afin de prévenir et d'éliminer les mouvements et l'emploi illégaux ou clandestins de travailleurs migrants en situation irrégulière. Les mesures à prendre à cet effet par chaque Etat intéressé dans les limites de sa compétence sont notamment les suivantes:

a) Des mesures appropriées contre la diffusion d'informations trompeuses concernant l'émigration et l'immigration;

b) Des mesures visant à détecter et éliminer les mouvements illégaux ou clandestins de travailleurs migrants et de membres de leur famille et à infliger des sanctions efficaces aux personnes et aux groupes ou entités qui les organisent, les assurent ou aident à les organiser ou à les assurer;

c) Des mesures visant à infliger des sanctions efficaces aux personnes, groupes ou entités qui ont recours à la violence, à la menace ou à l'intimidation contre des travailleurs migrants ou des membres de leur famille en situation irrégulière.

2. Les Etats d'emploi prennent toutes mesures adéquates et efficaces pour éliminer l'emploi sur leur territoire de travailleurs migrants en situation irrégulière, en infligeant notamment, le cas échéant, des sanctions à leurs employeurs. Ces mesures ne portent pas atteinte aux droits qu'ont les travailleurs migrants vis-à-vis de leur employeur du fait de leur emploi.

#### Article 70

Les Etats parties prennent des mesures non moins favorables que celles qu'ils appliquent à leur ressortissants pour faire en sorte que les conditions de travail et de vie des travailleurs migrants et des membres de leur famille en situation régulière soient conformes aux normes de santé, de sécurité et d'hygiène et aux principes inhérents à la dignité humaine.

#### Article 71

1. Les Etats parties facilitent, si besoin est, le rapatriement dans l'Etat d'origine des corps des travailleurs migrants ou des membres de leur famille décédés.
  
2. En ce qui concerne les questions de dédommagement relatives au décès d'un travailleur migrant ou d'un membre de sa famille, les Etats parties prêtent assistance, selon qu'il convient, aux personnes concernées en vue d'assurer le prompt règlement de ces questions. Le règlement de ces questions s'effectue sur la base de la législation nationale applicable conformément aux dispositions de la présente Convention, et de tous accords bilatéraux ou multilatéraux pertinents.

## **Principes et directives concernant les droits de l'homme et la traite des êtres humains : recommandations<sup>53</sup>**

### **Principes concernant les droits de l'homme et la traite des êtres humains<sup>54</sup>**

#### **Primauté des droits de l'homme**

1. Les droits fondamentaux des victimes de la traite doivent gouverner toute l'action visant à prévenir et à combattre la traite, et à offrir protection, aide et réparation aux victimes.
2. Les États ont la responsabilité, au regard du droit international, d'agir avec la diligence voulue pour prévenir la traite, enquêter sur les trafiquants et les poursuivre, et offrir assistance et protection aux victimes.
3. Les mesures de lutte contre la traite ne doivent pas porter préjudice aux droits fondamentaux et à la dignité des personnes, en particulier aux droits des victimes de la traite, des migrants, des personnes déplacées, des réfugiés et des demandeurs d'asile.

#### **Prévention de la traite**

4. Les stratégies de prévention de la traite doivent s'attaquer à la demande, qui est à l'origine du problème.
5. Les États et les organisations intergouvernementales doivent faire porter leurs interventions sur les facteurs et notamment les inégalités, la pauvreté et toutes les formes de discrimination, qui accroissent la vulnérabilité face à la traite.
6. Les États doivent s'employer avec toute la diligence voulue à déceler la participation ou la complicité du secteur public dans la traite et à y mettre un terme. Tous les fonctionnaires soupçonnés d'être impliqués dans la traite doivent faire l'objet d'une enquête et de poursuites et, s'ils sont reconnus coupables, être dûment punis.

#### **Protection et assistance**

7. Les victimes de la traite ne doivent pas être détenues, inculpées ou poursuivies au motif qu'elles sont entrées ou résident de manière illégale dans les pays de transit ou de destination, ni pour avoir pris part à des activités illicites lorsqu'elles y sont réduites par leur condition de victimes de la traite.

---

<sup>53</sup> <http://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N02/401/69/pdf/N0240169.pdf?OpenElement>

<sup>54</sup> L'expression « traite des personnes », telle qu'utilisée dans les présents Principes et directives, désigne le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation. L'exploitation comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes. Source : Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, art. 3 a).

8. Les États doivent veiller à ce que les victimes de la traite soient protégées de toute nouvelle exploitation et autres préjudices et reçoivent les soins physiques et psychologiques voulus, et ce indépendamment du fait que les victimes peuvent ou veulent ou non coopérer avec la justice.

9. Les victimes de la traite doivent pouvoir bénéficier d'une assistance juridique ou autre pendant toute la durée de l'action pénale, civile ou autre intentée contre les trafiquants présumés. Les États doivent offrir une protection et octroyer des permis de séjour temporaire aux victimes et aux témoins pendant toute la durée de l'instruction.

10. Les enfants victimes de la traite doivent être désignés comme telles. Il faut se préoccuper en toutes circonstances de leur intérêt supérieur. Les enfants victimes de la traite doivent recevoir l'assistance et la protection idoines. Leur vulnérabilité particulière, leurs droits et leurs besoins propres doivent être pleinement pris en considération.

11. L'État d'accueil comme l'État d'origine doivent veiller à ce que les personnes victimes de la traite soient rapatriées dans des conditions de sécurité (et, dans la mesure du possible, de leur plein gré). Il faut leur offrir d'autres options juridiques lorsqu'il y a lieu de penser que leur sécurité ou celle de leur famille serait mise en danger par leur rapatriement.

### **Incrimination, sanction et réparation**

12. Les États adoptent les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère d'infraction pénale à la traite, aux faits caractérisant la traite et aux conduites liées à la traite<sup>55</sup>.

13. La traite, ainsi que les faits et les conduites qui y sont liées, qu'ils soient du fait d'agents étatiques ou non, doivent faire l'objet d'enquêtes, de poursuites et de décision judiciaire de la part des États.

14. Les États doivent faire en sorte que la traite, les faits qui la caractérisent et les infractions connexes constituent des cas d'extradition au regard de la législation nationale et des traités d'extradition. Les États doivent, en coopérant entre eux, veiller à ce que les procédures d'extradition en vigueur soient appliquées conformément au droit international.

---

<sup>55</sup> Aux fins des présents Principes et directives, les « actes » et les « infractions » liées à la traite s'entendent du recrutement, du transport, du transfert, de l'hébergement et de l'accueil de personnes âgées de plus de 18 ans par le recours à la menace, à la force, à la contrainte ou à la tromperie aux fins d'exploitation. Dans le cas d'une personne de moins de 18 ans, le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil constituent des actes et des infractions relevant de la traite des enfants. *Source* : Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, art. 3 a) et 3 c).

15. Les individus et personnes morales reconnus coupables de s'être livrés à la traite, ou d'avoir commis les faits caractérisant la traite ou les infractions connexes à la traite doivent être frappés de peines effectives et proportionnées.

16. Les États doivent, lorsque cela se justifie, bloquer et confisquer les avoirs des individus et des personnes morales impliqués dans la traite. Dans la mesure du possible, les avoirs confisqués doivent servir à aider et à dédommager les victimes de la traite.

17. Les États doivent veiller à ce que les victimes de la traite disposent de voies de recours efficaces et appropriées.

### **Directives concernant les droits de l'homme et la traite des êtres humains : recommandations**

#### **Directive 1 : Promotion et protection des droits de l'homme**

**Les violations des droits de l'homme sont à la fois une cause et une conséquence de la traite des êtres humains. Il est donc essentiel de placer la protection de tous les droits de l'homme au centre de toute mesure visant à prévenir la traite et à y mettre un terme. Les mesures de lutte contre la traite ne devraient pas porter atteinte aux droits fondamentaux et à la dignité des personnes et, en particulier, aux droits des personnes victimes de la traite, des migrants, des personnes déplacées, des réfugiés et des demandeurs d'asile. Les États et, le cas échéant, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales devraient envisager les mesures suivantes :**

1. Veiller à ce que les mesures visant à prévenir et à combattre la traite des êtres humains ne portent pas atteinte aux droits et à la dignité des personnes, notamment les victimes.

2. Consulter les organes judiciaires et législatifs, les institutions nationales de défense des droits de l'homme et les secteurs compétents de la société civile pour élaborer, adopter, mettre en oeuvre et réviser la législation, les politiques et les programmes de lutte contre la traite.

3. Formuler des plans d'action nationaux destinés à mettre fin à la traite, qui permettent de créer des liens et des partenariats entre les institutions gouvernementales chargées de la lutte contre la traite ou de l'aide aux victimes et les secteurs compétents de la société civile.

4. Veiller tout particulièrement à ce que la question de la discrimination fondée sur le sexe soit systématiquement prise en compte lorsque des mesures de lutte contre la traite sont proposées, afin d'éviter tout risque de discrimination dans leur application.

5. Protéger le droit de toutes les personnes de circuler librement et veiller à ce que les mesures de lutte contre la traite n'y portent pas atteinte.

6. Faire le nécessaire pour que les lois, les politiques, les programmes et les initiatives de lutte contre la traite ne soient pas préjudiciables au droit de chacun, notamment des

victimes, face à la persécution, de chercher asile et d'en bénéficier, conformément au droit international relatif aux réfugiés, en particulier en appliquant efficacement le principe du non-refoulement.

7. Mettre en place des mécanismes destinés à suivre les effets que les lois, les politiques, les programmes et les initiatives de lutte contre la traite ont sur les droits de l'homme. On pourrait envisager de confier cette tâche aux institutions nationales de défense des droits de l'homme indépendantes lorsqu'elles existent. Il faudrait encourager les organisations non gouvernementales qui s'occupent des victimes de la traite à participer au suivi et à l'évaluation des effets que les mesures de lutte contre la traite ont sur les droits de l'homme.

8. Fournir dans les rapports qu'ils présentent régulièrement aux organismes des Nations Unies créés en vertu d'instruments relatifs aux droits de l'homme<sup>56</sup> une information détaillée sur les mesures qu'ils ont prises afin de prévenir et de combattre la traite.

9. S'assurer que les accords de coopération bilatérale, régionale et internationale et les autres lois ou politiques relatives à la traite des êtres humains ne nuisent pas aux droits des États et aux obligations et responsabilités qui leur incombent conformément au droit international, notamment le droit humanitaire et le droit des réfugiés.

10. Offrir une assistance technique et financière aux États et aux secteurs compétents de la société civile, afin de les aider à formuler et à mettre en oeuvre des stratégies de lutte contre la traite fondées sur les droits de l'homme.

## **Directive 2 : Identification des personnes victimes de la traite et des trafiquants**

**Le phénomène de la traite dépasse largement la simple circulation de personnes organisée dans un but lucratif. Ce qui distingue la traite de l'introduction clandestine de migrants est l'élément supplémentaire critique que constitue le recours à la force, la contrainte ou la tromperie tout au long ou à un stade donné du processus – tromperie, force ou contrainte étant utilisées à des fins d'exploitation. Si ces éléments supplémentaires sont parfois évidents, ils sont souvent difficiles à prouver, sans une enquête approfondie. Le fait de ne pas bien repérer une victime de la traite entraînera probablement la poursuite du déni de ses droits fondamentaux. Les États sont par conséquent tenus de s'employer à ce qu'elle puisse être et soit effectivement identifiée. Les États sont également tenus de faire preuve de diligence rais Les États sont également tenus de faire preuve de diligence raisonnable pour identifier les trafiquants<sup>57</sup>, notamment ceux qui contrôlent et exploitent les victimes de la traite.**

---

<sup>56</sup> Les organismes des Nations Unies créés en vertu d'instruments relatifs aux droits de l'homme sont notamment les suivants : Comité des droits de l'homme, Comité des droits économiques, sociaux et culturels, Comité pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes, Comité pour l'élimination de la discrimination raciale, Comité contre la torture, Comité des droits de l'enfant.

<sup>57</sup> Le terme « trafiquants », lorsqu'il apparaît dans les présents Principes et directives, est utilisé pour désigner les recruteurs; les transporteurs; ceux qui exercent un contrôle sur les personnes victimes de la traite; ceux qui transfèrent ou maintiennent les victimes dans des situations.

**Les États et, le cas échéant, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales devraient envisager les mesures suivantes :**

1. Formuler des principes directeurs et concevoir des procédures à l'intention des pouvoirs publics et des fonctionnaires compétents, tels que la police, les gardes frontière, les agents de l'immigration et d'autres personnes exerçant des fonctions de détection, de détention, d'accueil et d'acheminement des migrants en situation irrégulière, pour pouvoir identifier rapidement et précisément les victimes de la traite.
2. Former correctement les fonctionnaires et agents de l'État compétents afin qu'ils soient en mesure d'identifier les victimes de la traite et qu'ils appliquent convenablement les principes directeurs et les procédures susmentionnés.
3. Veiller à ce que les autorités et les fonctionnaires compétents coopèrent avec les organisations non gouvernementales en vue de faciliter l'identification des victimes de la traite et de leur venir en aide. Afin d'optimiser cette coopération, il conviendrait d'en formaliser l'organisation et la mise en oeuvre.
4. Déterminer des points d'intervention pour s'assurer que les migrants et les migrants potentiels sont prévenus des dangers et des conséquences éventuels de la traite et reçoivent l'information voulue pour demander de l'aide si nécessaire.
5. Veiller à ce que les victimes de la traite ne soient pas poursuivies pour violation des lois d'immigration ou pour les activités qu'elles sont contraintes d'exercer du fait du trafic dont elles sont victimes.
6. Veiller à ce que les victimes de la traite ne soient, en aucun cas, détenues par les services de l'immigration ou soumises à un quelconque autre type de détention.
7. Veiller à ce que les procédures et les processus nécessaires pour recevoir et examiner les demandes d'asile, émanant à la fois des victimes de la traite et des demandeurs d'asile introduits clandestinement, soient en place et à ce que le principe du non-refoulement soit toujours respecté et appliqué.

**Directive 6 : Protection des victimes et assistance à ces dernières**

**Le cycle de la traite ne peut être rompu si l'on ne prête attention aux droits et aux besoins des victimes. Une protection et une assistance appropriées doivent être apportées à toutes les victimes, sans discrimination. Les États et, le cas échéant, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales devraient envisager de :**

1. Veiller, en coopération avec les organisations non gouvernementales, à ce que des abris sûrs et appropriés qui répondent aux besoins des victimes soient prévus à leur intention. L'octroi d'un abri ne doit pas être subordonné à la volonté des victimes de témoigner durant la procédure pénale. Les victimes ne doivent pas être gardées dans les centres de détention des services d'immigration, d'autres centres de détention ou des centres d'accueil pour personnes sans domicile fixe.

2. Veiller, en partenariat avec les organisations non gouvernementales, à ce que les victimes aient accès aux soins de santé primaires ainsi qu'à des services de conseil, sans pour autant être obligées d'accepter ce soutien ou cette assistance ou contraintes de se soumettre à des examens de dépistage de certaines maladies, notamment le VIH/sida.

3. Veiller à ce que les victimes soient informées de leur droit de prendre contact avec les représentants diplomatiques et consulaires de l'État dont ils ont la nationalité. Le personnel des ambassades et des consulats devrait recevoir une formation appropriée pour pouvoir répondre aux demandes d'information et d'assistance émanant de victimes de la traite. Ces dispositions ne seraient pas applicables aux demandeurs d'asile.

4. Veiller à ce que les procédures judiciaires concernant les victimes ne portent pas atteinte à leurs droits, à leur dignité ou à leur bien-être physique ou psychologique.

5. Assurer aux victimes une aide juridique et d'autres types d'assistance dans le cadre de toute action pénale, civile ou autre, intentée contre des trafiquants ou des individus qui exploitent d'autres personnes. Les victimes devraient être informées dans une langue qu'elles comprennent.

6. Garantir aux victimes une protection efficace contre les trafiquants ou leurs associés qui chercheraient à leur causer du tort, à les menacer ou à les intimider. Pour ce faire, il importe que le nom des victimes ne soit pas divulgué publiquement et que leur anonymat soit préservé et protégé, dans la mesure du possible, sans préjudice du droit de tout accusé à un procès équitable. Les victimes doivent être averties préalablement et de façon circonstanciée des difficultés que comporte la protection de leur identité, et il importe de ne pas leur donner de faux espoirs ni d'attentes irréalistes quant à ce que la police et la justice sont en mesure de faire à cet égard.

7. Faire en sorte que les victimes puissent être rapatriées dans de bonnes conditions de sécurité, et si possible de leur plein gré, et étudier les options que peuvent constituer la résidence dans le pays de destination ou la réinstallation dans un pays tiers dans des cas spécifiques (par exemple afin d'éviter des représailles, ou si l'on considère que la personne risque d'être à nouveau victime de la traite).

8. En partenariat avec les organisations non gouvernementales, veiller à ce que les victimes qui retournent dans leur pays d'origine reçoivent l'assistance et l'appui voulus pour garantir leur bien-être, faciliter leur intégration sociale et empêcher qu'elles ne soient à nouveau victimes de la traite. Des dispositions devraient être prises pour garantir aux victimes retournées dans leur pays d'origine l'accès à des soins médicaux et psychologiques appropriés, à un logement et à des services d'éducation et d'emploi.

#### **Directive 7 : Prévention de la traite des personnes**

**Les stratégies visant à prévenir la traite des personnes devraient tenir compte du fait qu'elle est avant tout motivée par la demande. Les États et les organisations intergouvernementales devraient aussi tenir compte des facteurs qui accroissent la vulnérabilité face à la traite des personnes, comme les inégalités, la pauvreté et**

**toutes les formes de discrimination et de préjugé. Pour être efficaces, les stratégies de prévention devraient reposer sur l'expérience acquise et une bonne connaissance des faits. En partenariat avec les organisations intergouvernementales et non gouvernementales et en s'appuyant au besoin sur les politiques et les programmes de coopération pour le développement, les États devraient envisager les mesures suivantes :**

1. Analyser les facteurs qui créent une demande pour le commerce sexuel et d'autres formes d'exploitation et adopter de strictes mesures législatives, politiques ou autres pour y faire face.
2. Élaborer des programmes offrant d'autres moyens de subsistance, en particulier par le biais de l'éducation de base, de la formation spécialisée et de l'alphabétisation, notamment aux femmes et aux autres groupes traditionnellement défavorisés.
3. Améliorer l'accès des enfants à l'éducation et le niveau de fréquentation scolaire, notamment celui des filles.
4. Veiller à ce que les candidats à l'émigration, et notamment les femmes, soient dûment informés des risques qu'ils courent (par exemple : l'exploitation, la servitude pour dettes et les problèmes de santé et de sécurité, notamment l'exposition au VIH/sida) et des possibilités de migration légale et libre de toute exploitation qui s'offrent à eux.
5. Organiser des campagnes d'information auprès du grand public pour sensibiliser ce dernier aux dangers de la traite des personnes, compte tenu de la complexité de cette question et des raisons qui peuvent pousser certains à émigrer dans des conditions potentiellement dangereuses.
6. Étudier et modifier les politiques qui peuvent contraindre certains à émigrer et travailler dans la clandestinité et la précarité, ainsi que les lois relatives à la nationalité, à la propriété, à l'immigration, à l'émigration et à la migration des travailleurs qui peuvent avoir des conséquences discriminatoires et/ou répressives sur les femmes.
7. Trouver moyen d'accroître les possibilités de travail légal, rémunérateur et libre de toute exploitation qui s'offrent aux migrants. La promotion des migrations de main-d'oeuvre par l'État devrait dépendre de l'existence de mécanismes de réglementation et de contrôle destinés à protéger les droits des travailleurs migrants.
8. Renforcer les capacités des organismes de répression afin qu'ils puissent arrêter et juger les trafiquants dans un but préventif. Veiller notamment à ce que ces organismes s'acquittent de leurs obligations légales.
9. Prendre des mesures pour réduire la vulnérabilité en offrant à tous la possibilité de se procurer les documents officiels concernant leur naissance, leur citoyenneté et leur statut marital dont ils ont besoin, et en veillant à ce qu'ils s'en prévalent.

# **DROIT PENAL INTERNATIONAL**

**Protocole additionnel à la convention des nations unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants<sup>58</sup>**

*Adoptée 15 novembre 2000*

*Entrée en vigueur le 25 décembre 2003*

Les principaux objectifs du Protocole sont la prévention et la lutte contre le trafic, la protection et l'assistance des victimes, comme la promotion de la coopération internationale. La protection et l'assistance des victimes sont considérées comme constituant la pierre angulaire du Protocole. Ce dernier demande qu'une attention particulière soit accordée à la lutte contre et la prévention de la traite des femmes et enfants, tout en respectant le principe sous-jacent, que toute forme de traite soit couverte par le Protocole. Celui-ci pose une définition du terme « traite des personnes », et impose un certain nombre d'exigences obligatoires touchant à la protection et à l'assistance de personnes victimes de traite, devant être remplies par les Etats parties. La clause de sauvegarde à l'article 14 garantit que le Protocole n'affecte en rien les droits, obligations et responsabilités des Etats et des individus en droit international, y compris en droit international humanitaire, en droit international des droits de l'homme, et en droit international des réfugiés.

#### Préambule

Les États Parties au présent Protocole,

Déclarant qu'une action efficace visant à prévenir et combattre la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, exige de la part des pays d'origine, de transit et de destination une approche globale et internationale comprenant des mesures destinées à prévenir une telle traite, à punir les trafiquants et à protéger les victimes de cette traite, notamment en faisant respecter leurs droits fondamentaux internationalement reconnus,

Tenant compte du fait que, malgré l'existence de divers instruments internationaux qui renferment des règles et des dispositions pratiques visant à lutter contre l'exploitation des personnes, en particulier des femmes et des enfants, il n'y a aucun instrument universel qui porte sur tous les aspects de la traite des personnes,

*Préoccupés* par le fait que, en l'absence d'un tel instrument, les personnes vulnérables à une telle traite ne seront pas suffisamment protégées,

*Rappelant* la résolution 53/111 de l'Assemblée générale du 9 décembre 1998, dans laquelle l'Assemblée a décidé de créer un comité intergouvernemental spécial à composition non limitée chargé d'élaborer une convention internationale générale contre la criminalité transnationale organisée et d'examiner s'il y avait lieu d'élaborer, notamment, un instrument international de lutte contre la traite des femmes et des enfants,

*Convaincus* que le fait d'adjoindre à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée un instrument international visant à prévenir,

---

<sup>58</sup> [http://www.ohchr.org/french/law/pdf/protocoltraffic\\_fr.pdf](http://www.ohchr.org/french/law/pdf/protocoltraffic_fr.pdf)

réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, aidera à prévenir et combattre ce type de criminalité,

*Sont convenus de ce qui suit:*

## **I. Dispositions générales**

### Article 1 - Relation avec la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée

1. Le présent Protocole complète la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. Il est interprété conjointement avec la Convention.
2. Les dispositions de la Convention s'appliquent mutatis mutandis au présent Protocole, sauf disposition contraire dudit Protocole.
3. Les infractions établies conformément à l'article 5 du présent Protocole sont considérées comme des infractions établies conformément à la Convention.

### Article 2 – Objet

Le présent Protocole a pour objet:

- a) De prévenir et de combattre la traite des personnes, en accordant une attention particulière aux femmes et aux enfants;
- b) De protéger et d'aider les victimes d'une telle traite en respectant pleinement leurs droits fondamentaux; et
- c) De promouvoir la coopération entre les États Parties en vue d'atteindre ces objectifs.

### Article 3 - Terminologie

Aux fins du présent Protocole:

- a) L'expression "traite des personnes" désigne le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fins d'exploitation. L'exploitation comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes;

b) Le consentement d'une victime de la traite des personnes à l'exploitation envisagée, telle qu'énoncée à l'alinéa a) du présent article, est indifférent lorsque l'un quelconque des moyens énoncés à l'alinéa a) a été utilisé;

c) Le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil d'un enfant aux fins d'exploitation sont considérés comme une "traite des personnes" même s'ils ne font appel à aucun des moyens énoncés à l'alinéa a) du présent article;

d) Le terme "enfant" désigne toute personne âgée de moins de 18 ans.

#### Article 4 - Champ d'application

Le présent Protocole s'applique, sauf disposition contraire, à la prévention, aux enquêtes et aux poursuites concernant les infractions établies conformément à son article 5, lorsque ces infractions sont de nature transnationale et qu'un groupe criminel organisé y est impliqué, ainsi qu'à la protection des victimes de ces infractions.

#### Article 5 – Incrimination

1. Chaque État Partie adopte les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère d'infraction pénale aux actes énoncés à l'article 3 du présent Protocole, lorsqu'ils ont été commis intentionnellement.

2. Chaque État Partie adopte également les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère d'infraction pénale:

a) Sous réserve des concepts fondamentaux de son système juridique, au fait de tenter de commettre une infraction établie conformément au paragraphe 1 du présent article;

b) Au fait de se rendre complice d'une infraction établie conformément au paragraphe 1 du présent article; et

c) Au fait d'organiser la commission d'une infraction établie conformément au paragraphe 1 du présent article ou de donner des instructions à d'autres personnes pour qu'elles la commettent.

## **II. Protection des victimes de la traite des personnes**

#### Article 6 - Assistance et protection accordées aux victimes de la traite des personnes

1. Lorsqu'il y a lieu et dans la mesure où son droit interne le permet, chaque État Partie protège la vie privée et l'identité des victimes de la traite des personnes, notamment en rendant les procédures judiciaires relatives à cette traite non publiques.

2. Chaque État Partie s'assure que son système juridique ou administratif prévoit des mesures permettant de fournir aux victimes de la traite des personnes, lorsqu'il y a lieu:

a) Des informations sur les procédures judiciaires et administratives applicables;

b) Une assistance pour faire en sorte que leurs avis et préoccupations soient présentés et pris en compte aux stades appropriés de la procédure pénale engagée contre les auteurs d'infractions, d'une manière qui ne porte pas préjudice aux droits de la défense.

3. Chaque État Partie envisage de mettre en oeuvre des mesures en vue d'assurer le rétablissement physique, psychologique et social des victimes de la traite des personnes, y compris, s'il y a lieu, en coopération avec les organisations non gouvernementales, d'autres organisations compétentes et d'autres éléments de la société civile et, en particulier, de leur fournir:

a) Un logement convenable;

b) Des conseils et des informations, concernant notamment les droits que la loi leur reconnaît, dans une langue qu'elles peuvent comprendre;

c) Une assistance médicale, psychologique et matérielle; et

d) Des possibilités d'emploi, d'éducation et de formation.

4. Chaque État Partie tient compte, lorsqu'il applique les dispositions du présent article, de l'âge, du sexe et des besoins spécifiques des victimes de la traite des personnes, en particulier des besoins spécifiques des enfants, notamment un logement, une éducation et des soins convenables.

5. Chaque État Partie s'efforce d'assurer la sécurité physique des victimes de la traite des personnes pendant qu'elles se trouvent sur son territoire.

6. Chaque État Partie s'assure que son système juridique prévoit des mesures qui offrent aux victimes de la traite des personnes la possibilité d'obtenir réparation du préjudice subi.

#### Article 7 - Statut des victimes de la traite des personnes dans les États d'accueil

1. En plus de prendre des mesures conformément à l'article 6 du présent Protocole, chaque État Partie envisage d'adopter des mesures législatives ou d'autres mesures appropriées qui permettent aux victimes de la traite des personnes de rester sur son territoire, à titre temporaire ou permanent, lorsqu'il y a lieu.

2. Lorsqu'il applique la disposition du paragraphe 1 du présent article, chaque État Partie tient dûment compte des facteurs humanitaires et personnels.

#### Article 8 - Rapatriement des victimes de la traite des personnes

1. L'État Partie dont une victime de la traite des personnes est ressortissante ou dans lequel elle avait le droit de résider à titre permanent au moment de son entrée sur le

territoire de l'État Partie d'accueil facilite et accepte, en tenant dûment compte de la sécurité de cette personne, le retour de celle-ci sans retard injustifié ou déraisonnable.

2. Lorsqu'un État Partie renvoie une victime de la traite des personnes dans un État Partie dont cette personne est ressortissante ou dans lequel elle avait le droit de résider à titre permanent au moment de son entrée sur le territoire de l'État Partie d'accueil, ce retour est assuré compte dûment tenu de la sécurité de la personne, ainsi que de l'état de toute procédure judiciaire liée au fait qu'elle est une victime de la traite, et il est de préférence volontaire.

3. À la demande d'un État Partie d'accueil, un État Partie requis vérifie, sans retard injustifié ou déraisonnable, si une victime de la traite des personnes est son ressortissant ou avait le droit de résider à titre permanent sur son territoire au moment de son entrée sur le territoire de l'État Partie d'accueil.

4. Afin de faciliter le retour d'une victime de la traite des personnes qui ne possède pas les documents voulus, l'État Partie dont cette personne est ressortissante ou dans lequel elle avait le droit de résider à titre permanent au moment de son entrée sur le territoire de l'État Partie d'accueil accepte de délivrer, à la demande de l'État Partie d'accueil, les documents de voyage ou toute autre autorisation nécessaires pour permettre à la personne de se rendre et d'être réadmise sur son territoire.

5. Le présent article s'entend sans préjudice de tout droit accordé aux victimes de la traite des personnes par toute loi de l'État Partie d'accueil.

6. Le présent article s'entend sans préjudice de tout accord ou arrangement bilatéral ou multilatéral applicable régissant, en totalité ou en partie, le retour des victimes de la traite des personnes.

### **III. Prévention, coopération et autres mesures**

#### Article 9 - Prévention de la traite des personnes

1. Les États Parties établissent des politiques, programmes et autres mesures d'ensemble pour:

a) Prévenir et combattre la traite des personnes; et

b) Protéger les victimes de la traite des personnes, en particulier les femmes et les enfants, contre une nouvelle victimisation.

2. Les États Parties s'efforcent de prendre des mesures telles que des recherches, des campagnes d'information et des campagnes dans les médias, ainsi que des initiatives sociales et économiques, afin de prévenir et de combattre la traite des personnes.

3. Les politiques, programmes et autres mesures établis conformément au présent article incluent, selon qu'il convient, une coopération avec les organisations non gouvernementales, d'autres organisations compétentes et d'autres éléments de la société civile.

4. Les États Parties prennent ou renforcent des mesures, notamment par le biais d'une coopération bilatérale ou multilatérale, pour remédier aux facteurs qui rendent les personnes, en particulier les femmes et les enfants, vulnérables à la traite, tels que la pauvreté, le sous-développement et l'inégalité des chances.

5. Les États Parties adoptent ou renforcent des mesures législatives ou autres, telles que des mesures d'ordre éducatif, social ou culturel, notamment par le biais d'une coopération bilatérale et multilatérale, pour décourager la demande qui favorise toutes les formes d'exploitation des personnes, en particulier des femmes et des enfants, aboutissant à la traite.

#### Article 10 - Échange d'informations et formation

1. Les services de détection, de répression, d'immigration ou d'autres services compétents des États Parties coopèrent entre eux, selon qu'il convient, en échangeant, conformément au droit interne de ces États, des informations qui leur permettent de déterminer:

a) Si des personnes franchissant ou tentant de franchir une frontière internationale avec des documents de voyage appartenant à d'autres personnes ou sans documents de voyage sont auteurs ou victimes de la traite des personnes;

b) Les types de documents de voyage que des personnes ont utilisés ou tenté d'utiliser pour franchir une frontière internationale aux fins de la traite des personnes; et

c) Les moyens et méthodes utilisés par les groupes criminels organisés pour la traite des personnes, y compris le recrutement et le transport des victimes, les itinéraires et les liens entre les personnes et les groupes se livrant à cette traite, ainsi que les mesures pouvant permettre de les découvrir.

2. Les États Parties assurent ou renforcent la formation des agents des services de détection, de répression, d'immigration et d'autres services compétents à la prévention de la traite des personnes. Cette formation devrait mettre l'accent sur les méthodes utilisées pour prévenir une telle traite, traduire les trafiquants en justice et faire respecter les droits des victimes, notamment protéger ces dernières des trafiquants. Elle devrait également tenir compte de la nécessité de prendre en considération les droits de la personne humaine et les problèmes spécifiques des femmes et des enfants, et favoriser la coopération avec les organisations non gouvernementales, d'autres organisations compétentes et d'autres éléments de la société civile.

3. Un État Partie qui reçoit des informations se conforme à toute demande de l'État Partie qui les a communiquées soumettant leur usage à des restrictions.

## Article 11 - Mesures aux frontières

1. Sans préjudice des engagements internationaux relatifs à la libre circulation des personnes, les États Parties renforcent, dans la mesure du possible, les contrôles aux frontières nécessaires pour prévenir et détecter la traite des personnes.
2. Chaque État Partie adopte les mesures législatives ou autres appropriées pour prévenir, dans la mesure du possible, l'utilisation des moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux pour la commission des infractions établies conformément à l'article 5 du présent Protocole.
3. Lorsqu'il y a lieu, et sans préjudice des conventions internationales applicables, ces mesures consistent notamment à prévoir l'obligation pour les transporteurs commerciaux, y compris toute compagnie de transport ou tout propriétaire ou exploitant d'un quelconque moyen de transport, de vérifier que tous les passagers sont en possession des documents de voyage requis pour l'entrée dans l'État d'accueil.
4. Chaque État Partie prend les mesures nécessaires, conformément à son droit interne, pour assortir de sanctions l'obligation énoncée au paragraphe 3 du présent article.
5. Chaque État Partie envisage de prendre des mesures qui permettent, conformément à son droit interne, de refuser l'entrée de personnes impliquées dans la commission des infractions établies conformément au présent Protocole ou d'annuler leur visa.
6. Sans préjudice de l'article 27 de la Convention, les États Parties envisagent de renforcer la coopération entre leurs services de contrôle aux frontières, notamment par l'établissement et le maintien de voies de communication directes.

## Article 12 - Sécurité et contrôle des documents

Chaque État Partie prend les mesures nécessaires, selon les moyens disponibles:

- a) Pour faire en sorte que les documents de voyage ou d'identité qu'il délivre soient d'une qualité telle qu'on ne puisse facilement en faire un usage impropre et les falsifier ou les modifier, les reproduire ou les délivrer illicitement; et
- b) Pour assurer l'intégrité et la sécurité des documents de voyage ou d'identité délivrés par lui ou en son nom et pour empêcher qu'ils ne soient créés, délivrés et utilisés illicitement.

## Article 13 - Légitimité et validité des documents

À la demande d'un autre État Partie, un État Partie vérifie, conformément à son droit interne et dans un délai raisonnable, la légitimité et la validité des documents de voyage ou d'identité délivrés ou censés avoir été délivrés en son nom et dont on soupçonne qu'ils sont utilisés pour la traite des personnes.

## **IV. Dispositions finales**

### Article 14 - Clause de sauvegarde

1. Aucune disposition du présent Protocole n'a d'incidences sur les droits, obligations et responsabilités des États et des particuliers en vertu du droit international, y compris du droit international humanitaire et du droit international relatif aux droits de l'homme et en particulier, lorsqu'ils s'appliquent, de la Convention de 1951 et du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés ainsi que du principe de non-refoulement qui y est énoncé.

2. Les mesures énoncées dans le présent Protocole sont interprétées et appliquées d'une façon telle que les personnes ne font pas l'objet d'une discrimination au motif qu'elles sont victimes d'une traite. L'interprétation et l'application de ces mesures sont conformes aux principes de non-discrimination internationalement reconnus.

### Article 15 - Règlement des différends

1. Les États Parties s'efforcent de régler les différends concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole par voie de négociation.

2. Tout différend entre deux États Parties ou plus concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole qui ne peut être réglé par voie de négociation dans un délai raisonnable est, à la demande de l'un de ces États Parties, soumis à l'arbitrage. Si, dans un délai de six mois à compter de la date de la demande d'arbitrage, les États Parties ne peuvent s'entendre sur l'organisation de l'arbitrage, l'un quelconque d'entre eux peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice en adressant une requête conformément au Statut de la Cour.

3. Chaque État Partie peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion à celui-ci, déclarer qu'il ne se considère pas lié par le paragraphe 2 du présent article. Les autres États Parties ne sont pas liés par le paragraphe 2 du présent article envers tout État Partie ayant émis une telle réserve.

4. Tout État Partie qui a émis une réserve en vertu du paragraphe 3 du présent article peut la retirer à tout moment en adressant une notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

### Article 16 - Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature de tous les États du 12 au 15 décembre 2000 à Palerme (Italie) et, par la suite, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 12 décembre 2002.

2. Le présent Protocole est également ouvert à la signature des organisations régionales d'intégration économique à la condition qu'au moins un État membre d'une telle organisation ait signé le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Une organisation régionale d'intégration économique peut déposer ses instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation si au moins un de ses États membres l'a fait. Dans cet instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, cette organisation déclare l'étendue de sa compétence concernant les questions régies par le présent Protocole. Elle informe également le dépositaire de toute modification pertinente de l'étendue de sa compétence.

4. Le présent Protocole est ouvert à l'adhésion de tout État ou de toute organisation régionale d'intégration économique dont au moins un État membre est Partie au présent Protocole. Les instruments d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Au moment de son adhésion, une organisation régionale d'intégration économique déclare l'étendue de sa compétence concernant les questions régies par le présent Protocole. Elle informe également le dépositaire de toute modification pertinente de l'étendue de sa compétence.

#### Article 17 - Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour suivant la date de dépôt du quarantième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, étant entendu qu'il n'entrera pas en vigueur avant que la Convention n'entre elle-même en vigueur. Aux fins du présent paragraphe, aucun des instruments déposés par une organisation régionale d'intégration économique n'est considéré comme un instrument venant s'ajouter aux instruments déjà déposés par les États membres de cette organisation.

2. Pour chaque État ou organisation régionale d'intégration économique qui ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Protocole ou y adhérera après le dépôt du quarantième instrument pertinent, le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour suivant la date de dépôt de l'instrument pertinent par ledit État ou ladite organisation ou à la date à laquelle il entre en vigueur en application du paragraphe 1 du présent article, si celle-ci est postérieure.

#### Article 18 – Amendement

1. À l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Protocole, un État Partie au Protocole peut proposer un amendement et en déposer le texte auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Ce dernier communique alors la proposition d'amendement aux États Parties et à la Conférence des Parties à la Convention en vue de l'examen de la proposition et de l'adoption d'une décision. Les États Parties au présent Protocole réunis en Conférence des Parties n'épargnent aucun effort pour parvenir à un consensus sur tout amendement. Si tous les efforts en ce sens ont été épuisés sans qu'un accord soit intervenu, il faudra, en dernier recours, pour que l'amendement soit adopté, un vote à la majorité des deux tiers des États Parties au présent Protocole présents à la Conférence des Parties et exprimant leur vote.

2. Les organisations régionales d'intégration économique disposent, pour exercer, en vertu du présent article, leur droit de vote dans les domaines qui relèvent de leur compétence, d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres Parties au présent Protocole. Elles n'exercent pas leur droit de vote si leurs États membres exercent le leur, et inversement.

3. Un amendement adopté conformément au paragraphe 1 du présent article est soumis à ratification, acceptation ou approbation des États Parties.

4. Un amendement adopté conformément au paragraphe 1 du présent article entrera en vigueur pour un État Partie quatre-vingt-dix jours après la date de dépôt par ledit État Partie auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation dudit amendement.

5. Un amendement entré en vigueur a force obligatoire à l'égard des États Parties qui ont exprimé leur consentement à être liés par lui. Les autres États Parties restent liés par les dispositions du présent Protocole et tous amendements antérieurs qu'ils ont ratifiés, acceptés ou approuvés.

#### Article 19 – Dénonciation

1. Un État Partie peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Une telle dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification par le Secrétaire général.

2. Une organisation régionale d'intégration économique cesse d'être Partie au présent Protocole lorsque tous ses États membres l'ont dénoncé.

#### Article 20 - Dépositaire et langues

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire du présent Protocole.

2. L'original du présent Protocole, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

**Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention des nations unies contre la criminalité transnationale organisée<sup>59</sup>**

*Adoptée 15 novembre 2000  
Entrée en vigueur 28 janvier 2004*

Le Protocole donne également une définition du terme “trafic illicite”, et exige que les Etats parties érigent le trafic illicite de migrants en échange d’avantages financiers ou matériels en une infraction criminelle en droit interne. La logique soutenue par le Protocole vise à combattre le trafic illicite à travers la lutte contre l’acte même du trafic illicite, et non pas contre la migration en tant que telle. Le Protocole entérine également des garanties relatives aux droits, au statut légal et à la sécurité de migrants et résidents illégaux ayant fait l’objet d’un tel trafic illicite, y compris les demandeurs d’asile. L’une des garanties clé est la référence au droit international, y compris le droit international humanitaire et le droit international des réfugiés, faite dans la clause de sauvegarde à l’article 19 du Protocole. Le Protocole contient aussi des dispositions relatives à la prévention contre le trafic illicite de migrants, et à des formes générales et spécifiques de coopération et d’assistance en matière de prévention, d’investigation et de poursuites d’infractions relevant de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

**Préambule**

*Les États Parties au présent Protocole,*

*Déclarant* qu’une action efficace visant à prévenir et combattre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer exige une approche globale et internationale, y compris une coopération, des échanges d’informations et d’autres mesures appropriées, d’ordre social et économique notamment, aux niveaux national, régional et international,

*Rappelant* la résolution 54/212 de l’Assemblée générale du 22 décembre 1999, dans laquelle l’Assemblée a instamment engagé les États Membres et les organismes des Nations Unies à renforcer la coopération internationale dans le domaine des migrations internationales et du développement afin de s’attaquer aux causes profondes des migrations, en particulier celles qui sont liées à la pauvreté, et de porter au maximum les avantages que les migrations internationales procurent aux intéressés, et a encouragé, selon qu’il convenait, les mécanismes interrégionaux, régionaux et sous-régionaux à continuer de s’occuper de la question des migrations et du développement,

*Convaincus* qu’il faut traiter les migrants avec humanité et protéger pleinement leurs droits,

*Tenant compte* du fait que, malgré les travaux entrepris dans d’autres instances internationales, il n’y a aucun instrument universel qui porte sur tous les aspects du trafic illicite de migrants et d’autres questions connexes,

---

<sup>59</sup>[http://www.uncjin.org/Documents/Conventions/dcatoc/final\\_documents\\_2/convention\\_smug\\_french.pdf](http://www.uncjin.org/Documents/Conventions/dcatoc/final_documents_2/convention_smug_french.pdf).

*Préoccupés* par l'accroissement considérable des activités des groupes criminels organisés en matière de trafic illicite de migrants et des autres activités criminelles connexes énoncées dans le présent Protocole, qui portent gravement préjudice aux États concernés,

*Également préoccupés* par le fait que le trafic illicite de migrants risque de mettre en danger la vie ou la sécurité des migrants concernés,

*Rappelant* la résolution 53/111 de l'Assemblée générale du 9 décembre 1998, dans laquelle l'Assemblée a décidé de créer un comité intergouvernemental spécial à composition non limitée chargé d'élaborer une convention internationale générale contre la criminalité transnationale organisée et d'examiner s'il y avait lieu d'élaborer, notamment, un instrument international de lutte contre le trafic et le transport illicites de migrants, y compris par voie maritime,

*Convaincus* que le fait d'adopter à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée un instrument international contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer aidera à prévenir et à combattre ce type de criminalité,

*Sont convenus de ce qui suit:*

## **I. Dispositions générales**

*Article 1 - Relation avec la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée*

1. Le présent Protocole complète la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. Il est interprété conjointement avec la Convention.
2. Les dispositions de la Convention s'appliquent *mutatis mutandis* au présent Protocole, sauf disposition contraire dudit Protocole.
3. Les infractions établies conformément à l'article 6 du présent Protocole sont considérées comme des infractions établies conformément à la Convention.

*Article 2 – Objet*

Le présent Protocole a pour objet de prévenir et combattre le trafic illicite de migrants, ainsi que de promouvoir la coopération entre les États Parties à cette fin, tout en protégeant les droits des migrants objet d'un tel trafic.

*Article 3 - Terminologie*

Aux fins du présent Protocole:

- a) L'expression "trafic illicite de migrants" désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage

matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État;

b) L'expression "entrée illégale" désigne le franchissement de frontières alors que les conditions nécessaires à l'entrée légale dans l'État d'accueil ne sont pas satisfaites;

c) L'expression "document de voyage ou d'identité frauduleux" désigne tout document de voyage ou d'identité:

i) Qui a été contrefait ou modifié de manière substantielle par quiconque autre qu'une personne ou une autorité légalement habilitée à établir ou à délivrer le document de voyage ou d'identité au nom d'un État; ou

ii) Qui a été délivré ou obtenu de manière irrégulière moyennant fausse déclaration, corruption ou contrainte, ou de toute autre manière illégale; ou

iii) Qui est utilisé par une personne autre que le titulaire légitime;

d) Le terme "navire" désigne tout type d'engin aquatique, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception d'un navire de guerre, d'un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un gouvernement ou exploité par lui, tant qu'il est utilisé exclusivement pour un service public non commercial.

#### *Article 4 - Champ d'application*

Le présent Protocole s'applique, sauf disposition contraire, à la prévention, aux enquêtes et aux poursuites concernant les infractions établies conformément à son article 6, lorsque ces infractions sont de nature transnationale et qu'un groupe criminel organisé y est impliqué, ainsi qu'à la protection des droits des personnes qui ont été l'objet de telles infractions.

#### *Article 5 - Responsabilité pénale des migrants*

Les migrants ne deviennent pas passibles de poursuites pénales en vertu du présent Protocole du fait qu'ils ont été l'objet des actes énoncés à son article 6.

#### *Article 6 - Incrimination*

1. Chaque État Partie adopte les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère d'infraction pénale, lorsque les actes ont été commis intentionnellement et pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou autre avantage matériel:

a) Au trafic illicite de migrants;

b) Lorsque les actes ont été commis afin de permettre le trafic illicite de migrants:

i) À la fabrication d'un document de voyage ou d'identité frauduleux;

ii) Au fait de procurer, de fournir ou de posséder un tel document;

c) Au fait de permettre à une personne, qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent, de demeurer dans l'État concerné, sans satisfaire aux conditions nécessaires au séjour légal dans ledit État, par les moyens mentionnés à l'alinéa b) du présent paragraphe ou par tous autres moyens illégaux.

2. Chaque État Partie adopte également les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère d'infraction pénale:

a) Sous réserve des concepts fondamentaux de son système juridique, au fait de tenter de commettre une infraction établie conformément au paragraphe 1 du présent article;

b) Au fait de se rendre complice d'une infraction établie conformément à l'alinéa a), à l'alinéa b) i) ou à l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article et, sous réserve des concepts fondamentaux de son système juridique, au fait de se rendre complice d'une infraction établie conformément à l'alinéa b) ii) du paragraphe 1 du présent article;

c) Au fait d'organiser la commission d'une infraction établie conformément au paragraphe 1 du présent article ou de donner des instructions à d'autres personnes pour qu'elles la commettent.

3. Chaque État Partie adopte les mesures législatives et autres nécessaires pour conférer le caractère de circonstance aggravante des infractions établies conformément aux alinéas a), b) i) et c) du paragraphe 1 du présent article et, sous réserve des concepts fondamentaux de son système juridique, des infractions établies conformément aux alinéas b) et c) du paragraphe 2 du présent article:

a) Au fait de mettre en danger ou de risquer de mettre en danger la vie ou la sécurité des migrants concernés; ou

b) Au traitement inhumain ou dégradant de ces migrants, y compris pour l'exploitation.

4. Aucune disposition du présent Protocole n'empêche un État Partie de prendre des mesures contre une personne dont les actes constituent, dans son droit interne, une infraction.

## II. Trafic illicite de migrants par mer

### *Article 7 - Coopération*

Les États Parties coopèrent dans toute la mesure possible en vue de prévenir et de réprimer le trafic illicite de migrants par mer, conformément au droit international de la mer.

### *Article 8 - Mesures contre le trafic illicite de migrants par mer*

1. Un État Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant son pavillon ou se prévalant de l'immatriculation sur son registre, sans nationalité, ou possédant en réalité la nationalité de l'État Partie en question bien qu'il batte un pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon, se livre au trafic illicite de migrants par mer peut demander à d'autres États Parties de l'aider à mettre fin à l'utilisation dudit navire dans ce but. Les États Parties ainsi requis fournissent cette assistance dans la mesure du possible compte tenu des moyens dont ils disposent.

2. Un État Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant les marques d'immatriculation d'un autre État Partie se livre au trafic illicite de migrants par mer peut le notifier à l'État du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet État de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire. L'État du pavillon peut notamment autoriser l'État requérant à :

a) Arraisonner le navire;

b) Visiter le navire; et

c) S'il trouve des preuves que le navire se livre au trafic illicite de migrants par mer, prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes et de la cargaison à bord, ainsi que l'État du pavillon l'a autorisé à le faire.

3. Un État Partie qui a pris une des mesures conformément au paragraphe 2 du présent article informe sans retard l'État du pavillon concerné des résultats de cette mesure.

4. Un État Partie répond sans retard à une demande que lui adresse un autre État Partie en vue de déterminer si un navire qui se prévaut de l'immatriculation sur son registre ou qui bat son pavillon y est habilité, ainsi qu'à une demande d'autorisation présentée conformément au paragraphe 2 du présent article.

5. Un État du pavillon peut, dans la mesure compatible avec l'article 7 du présent Protocole, subordonner son autorisation à des conditions arrêtées d'un commun accord entre lui et l'État requérant, notamment en ce qui concerne la responsabilité et la portée des mesures effectives à prendre. Un État Partie ne prend aucune mesure supplémentaire sans l'autorisation expresse de l'État du pavillon, à l'exception de celles qui sont nécessaires pour écarter un danger imminent pour la vie des personnes ou de celles qui résultent d'accords bilatéraux ou multilatéraux pertinents.

6. Chaque État Partie désigne une ou, s'il y a lieu, plusieurs autorités habilitées à recevoir les demandes d'assistance, de confirmation de l'immatriculation sur son registre ou du droit de battre son pavillon, ainsi que les demandes d'autorisation de prendre les mesures appropriées et à y répondre. Le Secrétaire général notifie à tous les autres États Parties l'autorité désignée par chacun d'eux dans le mois qui suit cette désignation.

7. Un État Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire se livre au trafic illicite de migrants par mer et que ce navire est sans nationalité ou peut être assimilé à un navire sans nationalité peut l'arraisonner et le visiter. Si les soupçons sont confirmés par des preuves, cet État Partie prend les mesures appropriées conformément au droit interne et au droit international pertinents.

#### *Article 9 - Clauses de protection*

1. Lorsqu'il prend des mesures à l'encontre d'un navire conformément à l'article 8 du présent Protocole, un État Partie:

- a) Veille à la sécurité et au traitement humain des personnes à bord;
- b) Tient dûment compte de la nécessité de ne pas compromettre la sécurité du navire ou de sa cargaison;
- c) Tient dûment compte de la nécessité de ne pas porter préjudice aux intérêts commerciaux ou aux droits de l'État du pavillon ou de tout autre État intéressé;
- d) Veille, selon ses moyens, à ce que toute mesure prise à l'égard du navire soit écologiquement rationnelle.

2. Lorsque les motifs des mesures prises en application de l'article 8 du présent Protocole se révèlent dénués de fondement, le navire est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte justifiant les mesures prises.

3. Lorsqu'une mesure est prise, adoptée ou appliquée conformément au présent chapitre, il est tenu dûment compte de la nécessité de ne pas affecter ni entraver:

- a) Les droits et obligations des États côtiers et l'exercice de leur compétence conformément au droit international de la mer; ou
- b) Le pouvoir de l'État du pavillon d'exercer sa compétence et son contrôle pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

4. Toute mesure prise en mer en application du présent chapitre est exécutée uniquement par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités, portant visiblement une marque extérieure et identifiables comme étant au service de l'État.

### **III. Prévention, coopération et autres mesures**

#### *Article 10 - Information*

1. Sans préjudice des articles 27 et 28 de la Convention, les États Parties, en particulier ceux qui ont des frontières communes ou sont situés sur des itinéraires empruntés pour le trafic illicite de migrants, pour atteindre les objectifs du présent Protocole, échangent, conformément à leurs systèmes juridiques et administratifs respectifs, des informations pertinentes concernant notamment:

a) Les points d'embarquement et de destination ainsi que les itinéraires, les transporteurs et les moyens de transport dont on sait ou dont on soupçonne qu'ils sont utilisés par un groupe criminel organisé commettant les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole;

b) L'identité et les méthodes des organisations ou groupes criminels organisés dont on sait ou dont on soupçonne qu'ils commettent les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole;

c) L'authenticité et les caractéristiques des documents de voyage délivrés par un État Partie, ainsi que le vol de documents de voyage ou d'identité vierges ou l'usage impropre qui en est fait;

d) Les moyens et méthodes de dissimulation et de transport des personnes, la modification, la reproduction ou l'acquisition illicites ou tout autre usage impropre de documents de voyage ou d'identité utilisés dans les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole, et les moyens de les détecter;

e) Les données d'expérience d'ordre législatif ainsi que les pratiques et mesures tendant à prévenir et à combattre les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole; et

f) Des questions scientifiques et techniques présentant une utilité pour la détection et la répression, afin de renforcer mutuellement leur capacité à prévenir et détecter les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole, à mener des enquêtes sur ces actes et à en poursuivre les auteurs.

2. Un État Partie qui reçoit des informations se conforme à toute demande de l'État Partie qui les a communiquées soumettant leur usage à des restrictions.

#### *Article 11 - Mesures aux frontières*

1. Sans préjudice des engagements internationaux relatifs à la libre circulation des personnes, les États Parties renforcent, dans la mesure du possible, les contrôles aux frontières nécessaires pour prévenir et détecter le trafic illicite de migrants.

2. Chaque État Partie adopte les mesures législatives ou autres appropriées pour prévenir, dans la mesure du possible, l'utilisation des moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux pour la commission de l'infraction établie conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6 du présent Protocole.

3. Lorsqu'il y a lieu, et sans préjudice des conventions internationales applicables, ces mesures consistent notamment à prévoir l'obligation pour les transporteurs commerciaux, y compris toute compagnie de transport ou tout propriétaire ou exploitant d'un quelconque moyen de transport, de vérifier que tous les passagers sont en possession des documents de voyage requis pour l'entrée dans l'État d'accueil.

4. Chaque État Partie prend les mesures nécessaires, conformément à son droit interne, pour assortir de sanctions l'obligation énoncée au paragraphe 3 du présent article.

5. Chaque État Partie envisage de prendre des mesures qui permettent, conformément à son droit interne, de refuser l'entrée de personnes impliquées dans la commission des infractions établies conformément au présent Protocole ou d'annuler leur visa.

6. Sans préjudice de l'article 27 de la Convention, les États Parties envisagent de renforcer la coopération entre leurs services de contrôle aux frontières, notamment par l'établissement et le maintien de voies de communication directes.

#### *Article 12 - Sécurité et contrôle des documents*

Chaque État Partie prend les mesures nécessaires, selon les moyens disponibles:

a) Pour faire en sorte que les documents de voyage ou d'identité qu'il délivre soient d'une qualité telle qu'on ne puisse facilement en faire un usage improprie et les falsifier ou les modifier, les reproduire ou les délivrer illicitement; et

b) Pour assurer l'intégrité et la sécurité des documents de voyage ou d'identité délivrés par lui ou en son nom et pour empêcher qu'ils ne soient créés, délivrés et utilisés illicitement.

#### *Article 13 - Légitimité et validité des documents*

À la demande d'un autre État Partie, un État Partie vérifie, conformément à son droit interne et dans un délai raisonnable, la légitimité et la validité des documents de voyage ou d'identité délivrés ou censés avoir été délivrés en son nom et dont on soupçonne qu'ils sont utilisés pour commettre les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole.

#### *Article 14 - Formation et coopération technique*

1. Les États Parties assurent ou renforcent la formation spécialisée des agents des services d'immigration et autres agents compétents à la prévention des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole et au traitement humain des migrants objet de tels actes, ainsi qu'au respect des droits qui leur sont reconnus dans le présent Protocole.

2. Les États Parties coopèrent entre eux et avec les organisations internationales, les organisations non gouvernementales et les autres organisations compétentes ainsi qu'avec d'autres éléments de la société civile, selon qu'il convient, pour assurer une

formation adéquate des personnels sur leur territoire, en vue de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole et de protéger les droits des migrants objet de tels actes. Cette formation porte notamment sur:

- a) L'amélioration de la sécurité et de la qualité des documents de voyage;
- b) La reconnaissance et la détection des documents de voyage ou d'identité frauduleux;
- c) Les activités de renseignement à caractère pénal, en particulier ce qui touche à l'identification des groupes criminels organisés dont on sait ou dont on soupçonne qu'ils commettent les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole, aux méthodes employées pour transporter les migrants objet d'un trafic illicite, à l'usage impropre de documents de voyage ou d'identité pour commettre les actes énoncés à l'article 6 et aux moyens de dissimulation utilisés dans le trafic illicite de migrants;
- d) L'amélioration des procédures de détection, aux points d'entrée et de sortie traditionnels et non traditionnels, des migrants objet d'un trafic illicite;  
et
- e) Le traitement humain des migrants et la protection des droits qui leur sont reconnus dans le présent Protocole.

3. Les États Parties ayant l'expertise appropriée envisagent d'apporter une assistance technique aux États qui sont fréquemment des pays d'origine ou de transit pour les personnes ayant été l'objet des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole. Les États Parties font tout leur possible pour fournir les ressources nécessaires, telles que véhicules, systèmes informatiques et lecteurs de documents, afin de combattre les actes énoncés à l'article 6.

#### *Article 15 - Autres mesures de prévention*

1. Chaque État Partie prend des mesures visant à mettre en place ou renforcer des programmes d'information pour sensibiliser le public au fait que les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole constituent une activité criminelle fréquemment perpétrée par des groupes criminels organisés afin d'en tirer un profit et qu'ils font courir de graves risques aux migrants concernés.

2. Conformément à l'article 31 de la Convention, les États Parties coopèrent dans le domaine de l'information afin d'empêcher que les migrants potentiels ne deviennent victimes de groupes criminels organisés.

3. Chaque État Partie promeut ou renforce, selon qu'il convient, des programmes de développement et une coopération aux niveaux national, régional et international, en tenant compte des réalités socioéconomiques des migrations, et en accordant une attention particulière aux zones économiquement et socialement défavorisées, afin de s'attaquer aux causes socioéconomiques profondes du trafic illicite de migrants, telles que la pauvreté et le sous-développement.

### *Article 16 - Mesures de protection et d'assistance*

1. Lorsqu'il applique le présent Protocole, chaque État Partie prend, conformément aux obligations qu'il a contractées en vertu du droit international, toutes les mesures appropriées, y compris, s'il y a lieu, des mesures législatives, pour sauvegarder et protéger les droits des personnes qui ont été l'objet des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole, tels que ces droits leur sont accordés en vertu du droit international applicable, en particulier le droit à la vie et le droit de ne pas être soumis à la torture ou à d'autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants.
2. Chaque État Partie prend les mesures appropriées pour accorder aux migrants une protection adéquate contre toute violence pouvant leur être infligée, aussi bien par des personnes que par des groupes, du fait qu'ils ont été l'objet des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole.
3. Chaque État Partie accorde une assistance appropriée aux migrants dont la vie ou la sécurité sont mises en danger par le fait qu'ils ont été l'objet des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole.
4. Lorsqu'ils appliquent les dispositions du présent article, les États Parties tiennent compte des besoins particuliers des femmes et des enfants.
5. En cas de détention d'une personne qui a été l'objet des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole, chaque État Partie respecte les obligations qu'il a contractées en vertu de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, dans les cas applicables, y compris l'obligation d'informer sans retard la personne concernée des dispositions relatives à la notification aux fonctionnaires consulaires et à la communication avec ces derniers.

### *Article 17 - Accords et arrangements*

Les États Parties envisagent la conclusion d'accords bilatéraux ou régionaux, d'arrangements opérationnels ou d'ententes visant à:

- a) Établir les mesures les plus appropriées et efficaces pour prévenir et combattre les actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole; ou
- b) Développer les dispositions du présent Protocole entre eux.

### *Article 18 - Retour des migrants objet d'un trafic illicite*

1. Chaque État Partie consent à faciliter et à accepter, sans retard injustifié ou déraisonnable, le retour d'une personne qui a été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole et qui est son ressortissant ou a le droit de résider à titre permanent sur son territoire au moment du retour.
2. Chaque État Partie étudie la possibilité de faciliter et d'accepter, conformément à son droit interne, le retour d'une personne qui a été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole et qui avait le droit de résider à titre permanent sur son territoire au moment de l'entrée de ladite personne sur le territoire de l'État d'accueil.

3. À la demande de l'État Partie d'accueil, un État Partie requis vérifie, sans retard injustifié ou déraisonnable, si une personne qui a été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole est son ressortissant ou a le droit de résider à titre permanent sur son territoire.

4. Afin de faciliter le retour d'une personne ayant été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole et ne possédant pas les documents voulus, l'État Partie dont cette personne est ressortissante ou dans lequel elle a le droit de résider à titre permanent accepte de délivrer, à la demande de l'État Partie d'accueil, les documents de voyage ou toute autre autorisation nécessaires pour permettre à la personne de se rendre et d'être réadmise sur son territoire.

5. Chaque État Partie concerné par le retour d'une personne qui a été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole prend toutes les mesures appropriées pour organiser ce retour de manière ordonnée et en tenant dûment compte de la sécurité et de la dignité de la personne.

6. Les États Parties peuvent coopérer avec les organisations internationales compétentes pour l'application du présent article.

7. Le présent article s'entend sans préjudice de tout droit accordé par toute loi de l'État Partie d'accueil aux personnes qui ont été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole.

8. Le présent article n'a pas d'incidences sur les obligations contractées en vertu de tout autre traité bilatéral ou multilatéral applicable ou de tout autre accord ou arrangement opérationnel applicable régissant, en totalité ou en partie, le retour des personnes qui ont été l'objet d'un acte énoncé à l'article 6 du présent Protocole.

#### **IV. Dispositions finales**

##### *Article 19 - Clause de sauvegarde*

1. Aucune disposition du présent Protocole n'a d'incidences sur les autres droits, obligations et responsabilités des États et des particuliers en vertu du droit international, y compris du droit international humanitaire et du droit international relatif aux droits de l'homme et en particulier, lorsqu'ils s'appliquent, de la Convention de 1951 et du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés ainsi que du principe de non refoulement qui y est énoncé.

2. Les mesures énoncées dans le présent Protocole sont interprétées et appliquées d'une façon telle que les personnes ne font pas l'objet d'une discrimination au motif qu'elles sont l'objet des actes énoncés à l'article 6 du présent Protocole. L'interprétation et l'application de ces mesures sont conformes aux principes de non-discrimination internationalement reconnus.

## *Article 20 - Règlement des différends*

1. Les États Parties s'efforcent de régler les différends concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole par voie de négociation.
2. Tout différend entre deux États Parties ou plus concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole qui ne peut être réglé par voie de négociation dans un délai raisonnable est, à la demande de l'un de ces États Parties, soumis à l'arbitrage. Si, dans un délai de six mois à compter de la date de la demande d'arbitrage, les États Parties ne peuvent s'entendre sur l'organisation de l'arbitrage, l'un quelconque d'entre eux peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice en adressant une requête conformément au Statut de la Cour.
3. Chaque État Partie peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation du présent Protocole ou de l'adhésion à celui-ci, déclarer qu'il ne se considère pas lié par le paragraphe 2 du présent article. Les autres États Parties ne sont pas liés par le paragraphe 2 du présent article envers tout État Partie ayant émis une telle réserve.
4. Tout État Partie qui a émis une réserve en vertu du paragraphe 3 du présent article peut la retirer à tout moment en adressant une notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## *Article 21 - Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature de tous les États du 12 au 15 décembre 2000 à Palerme (Italie) et, par la suite, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 12 décembre 2002.
2. Le présent Protocole est également ouvert à la signature des organisations régionales d'intégration économique à la condition qu'au moins un État membre d'une telle organisation ait signé le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article.
3. Le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Une organisation régionale d'intégration économique peut déposer ses instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation si au moins un de ses États membres l'a fait. Dans cet instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, cette organisation déclare l'étendue de sa compétence concernant les questions régies par le présent Protocole. Elle informe également le depositaire de toute modification pertinente de l'étendue de sa compétence.
4. Le présent Protocole est ouvert à l'adhésion de tout État ou de toute organisation régionale d'intégration économique dont au moins un État membre est Partie au présent Protocole. Les instruments d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Au moment de son adhésion, une organisation régionale d'intégration économique déclare l'étendue de sa compétence

concernant les questions régies par le présent Protocole. Elle informe également le dépositaire de toute modification pertinente de l'étendue de sa compétence.

#### *Article 22 - Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour suivant la date de dépôt du quarantième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, étant entendu qu'il n'entrera pas en vigueur avant que la Convention n'entre elle-même en vigueur. Aux fins du présent paragraphe, aucun des instruments déposés par une organisation régionale d'intégration économique n'est considéré comme un instrument venant s'ajouter aux instruments déjà déposés par les États membres de cette organisation.

2. Pour chaque État ou organisation régionale d'intégration économique qui ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Protocole ou y adhérera après le dépôt du quarantième instrument pertinent, le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour suivant la date de dépôt de l'instrument pertinent par ledit État ou ladite organisation ou à la date à laquelle il entre en vigueur en application du paragraphe 1 du présent article, si celle-ci est postérieure.

#### *Article 23 - Amendement*

1. À l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Protocole, un État Partie au Protocole peut proposer un amendement et en déposer le texte auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Ce dernier communique alors la proposition d'amendement aux États Parties et à la Conférence des Parties à la Convention en vue de l'examen de la proposition et de l'adoption d'une décision. Les États Parties au présent Protocole réunis en Conférence des Parties n'épargnent aucun effort pour parvenir à un consensus sur tout amendement. Si tous les efforts en ce sens ont été épuisés sans qu'un accord soit intervenu, il faudra, en dernier recours, pour que l'amendement soit adopté, un vote à la majorité des deux tiers des États Parties au présent Protocole présents à la Conférence des Parties et exprimant leur vote.

2. Les organisations régionales d'intégration économique disposent, pour exercer, en vertu du présent article, leur droit de vote dans les domaines qui relèvent de leur compétence, d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres Parties au présent Protocole. Elles n'exercent pas leur droit de vote si leurs États membres exercent le leur, et inversement.

3. Un amendement adopté conformément au paragraphe 1 du présent article est soumis à ratification, acceptation ou approbation des États Parties.

4. Un amendement adopté conformément au paragraphe 1 du présent article entrera en vigueur pour un État Partie quatre-vingt-dix jours après la date de dépôt par ledit État Partie auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies d'un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation dudit amendement.

5. Un amendement entré en vigueur a force obligatoire à l'égard des États Parties qui ont exprimé leur consentement à être liés par lui. Les autres États Parties restent liés

par les dispositions du présent Protocole et tous amendements antérieurs qu'ils ont ratifiés, acceptés ou approuvés.

*Article 24 - Dénonciation*

1. Un État Partie peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Une telle dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification par le Secrétaire général.
2. Une organisation régionale d'intégration économique cesse d'être Partie au présent Protocole lorsque tous ses États membres l'ont dénoncé.

*Article 25 - Dépositaire et langues*

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire du présent Protocole.
2. L'original du présent Protocole, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

# **DOCUMENTATION DES CONFÉRENCES**

# **Réunion des représentants des Etats sur le sauvetage et l'interception en mer en Méditerranée**

**Madrid, 23 -24 mai 2006**

**Document de travail<sup>60</sup>**

## **Réconcilier problèmes de protection et objectifs migratoires**

### **I. Introduction**

Depuis longtemps, les flux de migrants et de réfugiés posent problème aux Etats riverains de la Méditerranée. Le voyage en mer, rendu encore plus périlleux par l'implication croissante des réseaux criminels de passeurs, est entrepris par beaucoup de personnes qui souhaitent gagner l'Europe, y compris depuis l'Afrique subsaharienne. Tous les Etats méditerranéens sont affectés par ces mouvements maritimes dans une plus ou moins grande mesure, les principales routes consistant à traverser le Maghreb par les enclaves espagnoles de Melilla et Ceuta, ou à se rendre directement sur la côte sud de l'Espagne; à traverser la Libye et la Tunisie, puis à atteindre la Sicile ou le continent italien via Malte ou la petite île de Lampedusa; et à partir de la Turquie à traverser le Dodécanèse pour gagner la Grèce ou la Sicile. Les patrouilles devenant plus fréquentes en Méditerranée, un itinéraire à travers la Mauritanie jusqu'aux Iles Canaries a souvent été utilisé récemment. La tragédie humaine liée au nombre croissant de victimes en mer a ajouté une dimension de « crise humanitaire » à ces mouvements maritimes. L'intense couverture médiatique du problème a mis en relief le sort des personnes concernées et placé la question en tête de l'agenda politique dans de nombreux pays.

Il est difficile de quantifier l'ampleur du mouvement car par définition les migrants illégaux sont clandestins et cherchent à ne pas être repérés. Les estimations du nombre de ceux qui arrivent en sécurité et de ceux qui périssent en route sont au mieux fondées sur les informations statistiques plutôt limitées dont nous disposons sur les cas de sauvetage et d'interception qui sont officiellement enregistrés. Malgré ce manque de données objectives, il est clair qu'un nombre important de personnes tentent effectivement d'entrer en Europe par la mer et que la très forte visibilité du phénomène place ce mode de voyage au cœur même du discours politique sur les migrations irrégulières.

La qualification et la caractérisation du mouvement sont tout aussi problématiques. Le terme « boat people » appartient désormais au langage courant et tend à être appliqué sans distinction aux migrants comme aux demandeurs d'asile et aux réfugiés. L'usage large et indiscriminé d'un tel terme générique montre que les distinctions s'estompent entre les différentes catégories de migrants – ceux qui se déplacent à la recherche d'un travail, de meilleures conditions de vie, de perspectives éducatives et d'un futur plus prometteur – et ceux qui en tant que demandeurs d'asile et réfugiés poursuivent peut-être des buts similaires mais dont la fuite est motivée par la peur d'être persécuté, et

---

<sup>60</sup> Ce document se fonde sur un document de travail préparé pour la Table ronde d'experts sur le sauvetage en mer et l'interception maritime en Méditerranée, qui s'est déroulée à Athènes, les 12-13 septembre 2005.

qui ont donc besoin de la protection internationale. Parmi ceux qui empruntent l'itinéraire méditerranéen, on compte des personnes qui sont en situation de demandeurs d'asile, ainsi que d'autres qui tentent d'utiliser la voie de l'asile comme seul moyen viable d'accès à l'Europe. Ces flux mixtes créent des problèmes complexes pour les Etats comme pour les organisations internationales, donnant naissance à des scénarios qui ne peuvent pas être résolus à l'intérieur des limites étroites du droit maritime international mais qui nécessitent des solutions globales faisant intervenir un certain nombre de problèmes de politique transversaux et interdépendants.

Sont notamment en jeu:

- les intérêts de sécurité légitimes des Etats, y compris la nécessité de maintenir des contrôles effectifs de l'immigration et aux frontières, ainsi que d'éviter et de lutter contre la criminalité transnationale organisée comme la traite et le trafic illicite de personnes;
- la nécessité de maintenir la sécurité et la stabilité dans l'activité maritime internationale, et par-dessus tout de préserver l'intégrité et l'efficacité du régime international de recherche et de sauvetage en mer, y compris le rôle vital que jouent les navires commerciaux en répondant rapidement et de manière décisive aux appels à l'aide et aux incidents concernant de petits bateaux en détresse en mer;
- l'obligation de respecter les droits et la dignité de toutes les personnes recueillies en mer quel que soit leur statut, et dans le cas particulier des demandeurs d'asile et des réfugiés, de répondre à leurs besoins de protection spécifiques conformément au droit international des réfugiés, et notamment de leur assurer l'accès rapide à des procédures justes et efficaces de détermination du statut, dans le plein respect du principe du non-refoulement;
- la nécessité d'organiser, d'une manière sûre et humaine, le retour rapide dans leur pays d'origine ou dans d'autres pays où ils pourraient être réadmis des migrants en situation irrégulière qui n'ont pas besoin de la protection internationale ou qui n'ont pas des raisons impérieuses de rester.

En mars 2002, le HCR a réuni une Table ronde d'experts à Lisbonne sur le thème du sauvetage en mer; aspects spécifiques relatifs à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés. Le résumé des discussions qui ressort de cette réunion met en évidence les principaux problèmes qu'implique l'apport d'une réponse adéquate aux scénarios maritimes faisant intervenir des demandeurs d'asile et des réfugiés. Depuis, le HCR travaille étroitement avec les partenaires clés comme l'Organisation maritime internationale (OMI) pour aider à assurer que les propositions avancées par la Table ronde d'experts ont bien été communiquées aux Etats dans leurs discussions sur leurs obligations de réponse face à de tels scénarios. Ces efforts conjoints ont contribué à l'adoption par les Etats membres de l'OMI d'amendements législatifs cruciaux et de directives d'accompagnement visant à renforcer certains aspects pratiques et opérationnels du régime international de recherche et de sauvetage. Malgré ces avancées, les migrations maritimes continuent de poser des problèmes complexes car le montrent concrètement les réalités actuelles en Méditerranée, qui testent la capacité des Etats et des organisations internationales à répondre de manière adéquate.

En s'appuyant sur la Table ronde d'experts de Lisbonne et les acquis connexes, le HCR a obtenu des fonds de l'UE pour explorer plus profondément le problème des

migrations maritimes dans un lieu géographique spécifique. Cet objectif fait partie d'un projet plus vaste financé par l'UE qui vise à renforcer l'espace d'asile en Afrique du Nord par la mise en œuvre d'un ensemble d'activités de constitution de capacités, la mobilisation des gouvernements de la région et la formulation d'une stratégie globale de gestion des migrations qui réponde de manière équilibrée aux problèmes d'asile et de migration qui sont en jeu. Deux conférences sur le sauvetage et l'interception en mer ont été prévues à cet effet, l'une composée d'experts et l'autre d'Etats.

La réunion d'experts s'est déroulée à Athènes en septembre 2005. Les discussions et les recommandations qui en sont ressorties ont fourni le cadre de la prochaine réunion des représentants des Etats à Madrid.<sup>61</sup> Elles ont abordé un vaste éventail de sujets comme les nouveaux développements du droit maritime, le renforcement du régime existant de recherche et de sauvetage, l'importance de préserver l'intégrité de ce régime, les problèmes pratiques rencontrés par les capitaines de navire et les procédures de débarquement. Elles contiennent aussi une série de propositions sur l'amélioration de la collecte et de l'échange d'informations, le renforcement de la coopération internationale et l'élaboration de réponses plus globales aux problèmes plus profonds qui sous-tendent les mouvements irréguliers en mer et la détresse des personnes qui ont recours à de tels moyens.

Le présent document a pour but de revoir et de réactiver les principaux thèmes des discussions qui ont eu lieu tant à Lisbonne qu'à Athènes. Il examine brièvement les dispositions des différentes branches du droit international qui portent sur le sauvetage et l'interception en mer, en particulier dans le cas de demandeurs d'asile et de réfugiés. Il aborde également les efforts collectifs qui ont été soit proposés soit activement poursuivis pour résoudre le problème des migrations maritimes en Méditerranée, et suggère des voies à explorer plus en profondeur pour tenter de répondre plus efficacement à la situation actuelle à l'intérieur d'un cadre de coopération régional. Il vise ainsi à servir de catalyseur pour l'ouverture de discussions entre les Etats, afin d'établir un consensus sur une approche axée sur la coopération et le partage des responsabilités concernant la prise en charge des besoins de protection des personnes qui relèvent de la compétence du HCR et se trouvent pris dans des flux mixtes en Méditerranée.

## **II. Cadre juridique**

Le vaste cadre juridique et politique qui régit le sauvetage en mer et l'interception de demandeurs d'asile et de réfugiés repose sur les dispositions applicables du droit maritime international et sur les principes généraux du droit international, en interaction avec le droit international des réfugiés. Certains aspects du droit international relatif aux droits de l'homme – et en particulier dans le contexte méditerranéen la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme – sont aussi importants. Le régime juridique international et les politiques et pratiques connexes mises en œuvre par les Etats pour lutter contre la criminalité transnationale organisée sont des facteurs supplémentaires à prendre en compte pour définir les

---

<sup>61</sup> Interception et sauvetage en mer en Méditerranée: réponses conjointes, 12-13 septembre 2005, Athènes, Grèce - Résumé des discussions et recommandations des experts.

politiques qui sous-tendent les réponses à apporter au problème des migrations irrégulières.

On peut rencontrer des migrants clandestins, des demandeurs d'asile et des réfugiés en mer dans toute une série de contextes: dans des interceptions par des garde-côtes nationaux; lors d'opérations de secours par des navires commerciaux; ou en tant que passagers clandestins à bord de navires commerciaux. Chaque scénario soulève des problèmes particuliers et le droit (essentiellement le droit maritime international en interaction avec d'autres branches du droit comme précisé ci-dessus) a donc développé des régimes distincts mais complémentaires pour fournir un cadre approprié en réponse à chaque scénario:

- le régime de recherche et de sauvetage en mer, qui s'entend des opérations de secours menées par des navires qui viennent à l'aide de personnes en détresse en mer;
- le régime des passagers clandestins;
- les pratiques d'interception aux fins du contrôle migratoire.

#### **A. Régime de recherche et de sauvetage en mer**

Le fait de secourir les personnes en péril en mer est une tradition maritime très ancienne, qui est également inscrite dans le droit maritime contemporain tel qu'il est codifié dans plusieurs Conventions:

- la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS)<sup>62</sup>
- la Convention de 1958 sur la haute mer<sup>63</sup>
- la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS)<sup>64</sup>
- la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR).<sup>65</sup>

Les Conventions SOLAS et SAR sont essentielles pour l'intégrité de du régime mondial de la recherche et du sauvetage en mer. L'OMI est chargée de veiller à ce que les Conventions soient actualisées et soient pleinement respectées par les Etats et les autres acteurs maritimes. Le Comité de l'OMI sur la sécurité maritime (MSC) et son Sous-comité sur les radiocommunications et la recherche et le sauvetage en mer (COMSAR) sont des instances clés au sein desquels ces instruments sont débattus et suivis par la communauté maritime.

Le terme « sauvetage en mer » a été défini dans la Convention SAR comme une opération visant à récupérer des personnes en détresse, à répondre à leurs premiers besoins médicaux ou autres et à les conduire dans un lieu sûr.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> 1982 UNCLOS, Article 98.

<sup>63</sup> Convention de 1958 sur la haute mer, Article 12.

<sup>64</sup> Annexe à la Convention SOLAS de 1974, Chapitre V, Règlement 7 et Règlement 33.

<sup>65</sup> Annexe à la Convention SAR de 1979, Chapitre 1.3.2. et Chapitre 2.1.10.

A cette fin, le système du droit maritime international prévoit différentes responsabilités: la **responsabilité du capitaine** de fournir une assistance; et la **responsabilité des Etats** de promouvoir l'instauration, le fonctionnement et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage en mer. En réponse à un appel de l'Assemblée de l'OMI demandant une révision des dispositions pertinentes du droit maritime international à la suite de l'incident de Tampa, des discussions intenses ont eu lieu au sein de l'OMI ces dernières années pour préciser les interrelations pratiques entre les rôles et les responsabilités qui interviennent dans un scénario de sauvetage, et pour répondre aux problèmes pratiques qui sont apparus dans la mise en œuvre du régime de recherche et de sauvetage. Les discussions au sein de l'OMI se sont concentrées sur la question litigieuse du débarquement.

La révision législative entreprise par l'OMI a notamment eu pour résultat concret l'adoption par le Comité sur la sécurité maritime de nouveaux amendements aux Conventions SOLAS et SAR et la rédaction des directives d'accompagnement qui exposent en détail les rôles, les obligations et les procédures complémentaires pour les navires commerciaux qui répondent à une situation de détresse. Ces amendements<sup>67</sup> imposent aux gouvernements l'obligation de se coordonner et de coopérer, pour veiller notamment à ce que:

- les capitaines de navire qui prodiguent une assistance en embarquant des personnes en mer soient libérés de leurs obligations et soient autorisés à une déviation supplémentaire minimum de la route que devait suivre le navire;
- les survivants assistés soient débarqués du navire qui les a secourus et remis dans un lieu sûr dès qu'il est raisonnablement possible de le faire.

La mise en œuvre efficace du régime défini par l'OMI présuppose la coopération pleine et entière des Etats. Ce point s'est avéré problématique dans certains cas, notamment parce que les réalités pratiques du débarquement touchent un domaine clé dans lequel l'interaction entre le droit maritime international et les problèmes de contrôle des migrations et de protection des réfugiés ont été source de tensions. Reconnaissant que ces questions ne pouvaient être résolues de manière satisfaisante en se référant au seul droit maritime, l'OMI a réuni un groupe de travail interorganisations comprenant des organisations sœurs ayant des compétences spécifiques dans des domaines connexes du droit et de la pratique, à savoir le Bureau des affaires juridiques (OLA) /Division des affaires maritimes et du droit de la mer; le HCR pour le droit international des réfugiés; l'Office du Haut Commissaire aux droits de l'homme; l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) pour les questions de crime organisé transnational; et l'Organisation internationale des migrations pour les questions liées aux migrations irrégulières en général. Le groupe de travail interorganisations a procédé à un examen complet des questions concernées mais s'est avéré n'avoir qu'une influence limitée pour obtenir les solutions pratiques qui restent du domaine des Etats.

---

<sup>66</sup> Annexe à la Convention SAR de 1979, Chapitre 1.3.2.

<sup>67</sup> Entrée en vigueur prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

## B. Régime des passagers clandestins

Les passagers clandestins ont tendance à être moins visibles que les personnes secourues en mer dans des circonstances dramatiques mais le traitement de leur cas reste une composante importante de toute réponse globale aux migrations maritimes. Les Etats fournissent régulièrement à l'OMI des statistiques sur les cas de passagers clandestins<sup>68</sup>. Il existe toutefois des lacunes dans les données mondiales disponibles sur le nombre annuel de passagers clandestins, notamment sur ceux qui demandent ensuite l'asile. Le HCR lui-même a réuni des données statistiques limitées, en s'appuyant sur le petit nombre de cas de passagers clandestins qui ont été portés à son attention.

Le Comité exécutif du HCR s'est intéressé aux passagers clandestins à plusieurs occasions et a publié une série de principes directeurs non contraignants relatifs aux besoins de protection des passagers clandestins réfugiés et demandeurs d'asile. La Conclusion n° 53 (XXXIX) de 1988 sur les passagers clandestins en quête d'asile dispose *inter alia* que les passagers clandestins en quête d'asile doivent être protégés contre un retour forcé dans leur pays d'origine et qu'ils doivent, quand c'est possible, être autorisés à débarquer au premier port d'escale pour que leur demande d'asile soit déterminée par les autorités locales.

Le texte d'une Convention internationale relative aux passagers clandestins a été adopté par la Conférence diplomatique sur le droit maritime, à sa session de 1957. Toutefois, la Convention n'a pas réussi à obtenir le nombre de ratifications nécessaire à son entrée en vigueur. En l'absence d'un instrument international contraignant sur les passagers clandestins, l'OMI a cherché à apporter des solutions au problème en s'attaquant à la question à travers le système de comités de l'OMI, essentiellement par le Comité de facilitation, qui est chargé d'un vaste éventail de questions qui sous-tendent le fonctionnement effectif du trafic maritime. La session de janvier 2002 du Comité de facilitation a étudié des dispositions sur les passagers clandestins qui ont ensuite été incorporées dans la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) de 1965.

En vertu de la définition contenue à l'Annexe de la Convention FAL un passager clandestin désigne

*« une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin. »*<sup>69</sup>

Le régime de la FAL a toujours pour but essentiel « de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent

---

<sup>68</sup> Les circulaires de l'OMI sur les cas de passagers clandestins sont publiées trimestriellement (aussi disponibles sur le site internet de l'OMI - [www.imo.org](http://www.imo.org)).

<sup>69</sup> Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, 10 janvier 2002, Résolution FAL.7 (29), Section 1.1 de l'OMI.

leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais ». <sup>70</sup> Toutefois, reflétant les préoccupations relatives à la protection des réfugiés, les Principes généraux adoptés par le Comité de facilitation font spécifiquement référence à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, disposant que « [l]es dispositions du présent chapitre doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans les instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 et le Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents ». <sup>71</sup>

Concernant les passagers clandestins, le Conseil de l'Europe a félicité l'OMI pour son travail sur les dispositions de la Convention FAL relatives aux passagers clandestins. Il a toutefois exprimé l'avis que la communauté internationale devait aller plus loin dans la recherche de solutions réelles au problème des passagers clandestins, y compris « en réfléchissant à la faisabilité d'un instrument juridique unique sur le traitement des passagers clandestins demandeurs d'asile comportant notamment des dispositions relatives à la détermination de l'Etat responsable du traitement des demandes d'asile des passagers clandestins, à leur traitement à bord et à la durée maximale de la détention à bord ». <sup>72</sup>

Le HCR sait d'expérience que le débarquement de passagers clandestins en quête d'asile peut être extrêmement difficile. En conséquence, les passagers clandestins restent à bord pendant de longues périodes, tandis que des négociations sont menées à terre pour trouver un Etat qui est prêt à autoriser le débarquement. Leur réussite dépend largement de la nationalité du passager clandestin, du fait qu'il soit ou non en possession de documents d'identité, de la feuille de route future du navire, et surtout de la coopération des services de l'immigration et des fonctionnaires des services portuaires dans les futurs ports d'escale du navire.

### C. Régime de l'interception

Il n'existe pas de définition internationale du terme « interception ». Toutefois, dans le contexte de la protection internationale des réfugiés, le Comité exécutif du Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés a fourni les orientations suivantes, qui font autorité:

« Comprenant aux fins de cette conclusion, sans préjudice du droit international, particulièrement le droit international des droits de l'homme et des réfugiés, en vue d'offrir des garanties de protection aux personnes interceptées, que l'interception constitue l'une des mesures employées par les Etats pour:

- (i) interdire l'embarquement de personnes pour un voyage international;
- (ii) interrompre le trajet international de personnes ayant déjà commencé leur voyage; ou

---

<sup>70</sup> Ibid. Section 4.2.

<sup>71</sup> Ibid. Section 4.1.

<sup>72</sup> Rapport de la Commission des migrations, des réfugiés et de la population, Doc. 100115, décembre 2003; voir aussi Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, Recommandation 1645 (2004) sur l'Accès à l'assistance et à la protection pour les demandeurs d'asile dans les ports maritimes et les zones côtières en Europe.

(iii) *arraisonner les navires lorsqu'il y a des raisons sérieuses de penser qu'ils transportent des personnes en violation des règles du droit maritime national ou international.* »<sup>73</sup>

Un vaste éventail de préoccupations et d'objectifs pousse les Etats à pratiquer l'interception. Inquiets face à l'accroissement mondial des migrations irrégulières, les Etats tentent de démanteler les principaux réseaux de passeurs et de trafiquants en interceptant les personnes en route. Dans le contexte des mouvements maritimes, l'impératif humanitaire qui impose de venir en aide aux personnes qui voyagent dans des embarcations peu sûres constitue un élément supplémentaire des pratiques d'interception. L'interception en mer peut avoir lieu dans les eaux territoriales de l'Etat intercepteur, dans les eaux proches ou en haute mer.

Un principe général du droit international veut que le contrôle aux frontières externes, les restrictions au droit des étrangers d'avoir accès au territoire national et les lois qui régissent l'entrée des étrangers constituent tous l'exercice légitime de la souveraineté de l'Etat. Cependant, ces activités doivent toujours être exercées dans le respect des principes fondamentaux du droit international relatif aux droits de l'homme, qui contient des normes précises concernant les droits des personnes, quel que soit leur statut. L'action des Etats est aussi encadrée par le droit international des réfugiés, y compris par l'obligation de respecter le droit de chercher asile et d'en bénéficier, afin que les personnes qui sont exposées à des persécutions puissent quitter leur pays d'origine et chercher une protection ailleurs. La Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967, qui constituent le cœur du droit international des réfugiés, donnent une définition des personnes habilitées à bénéficier de leur protection et instaurent des principes clés tels que la non-imposition de sanctions pour entrée illégale et le non-refoulement.<sup>74</sup>

#### Garanties de protection dans les mesures d'interception

L'interdiction de refouler des réfugiés énoncée à l'Article 33 de la Convention de 1951 oblige les Etats à considérer le risque auquel est exposé un demandeur d'asile ou un réfugié avant de prendre des mesures pour l'expulser. Ce principe sous-tend l'exercice du droit de chercher asile et de bénéficier de l'asile dans d'autres pays pour se mettre à l'abri de persécutions comme le proclame l'Article 14 (1) de la Déclaration universelle des droits de l'homme. Le principe du non-refoulement est largement reconnu comme étant consacré par le droit coutumier international<sup>75</sup> et est applicable par tous les Etats, même s'ils ne sont pas parties à la Convention de 1951. Pour le HCR, le principe du non-refoulement ne contient aucune limitation géographique et les obligations qui en résultent s'étendent à tous les fonctionnaires gouvernementaux agissant à titre officiel, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire national. De même, les normes de défense des droits de l'homme reconnues comme péremptoires, telles que l'interdiction de

---

<sup>73</sup> Conclusion sur les garanties de protection dans les mesures d'interception (n° 97 (LIV) – 2003).

<sup>74</sup> Voir Convention de 1951, Articles 1, 31 et 33.

<sup>75</sup> La pertinence et la capacité d'adaptation constantes du principe du non-refoulement, dont l'applicabilité est consacrée dans le droit coutumier international ont été reconnues dans le Préambule de la Déclaration des Etats parties adoptée unanimement à la réunion ministérielle des Etats parties, organisée conjointement par la Suisse et le HCR les 12 et 13 décembre 2001, pour commémorer le 50<sup>e</sup> anniversaire de la Convention. Voir « Agenda pour la protection » du HCR – Déclaration des Etats parties, Assemblée générale des Nations Unies, Doc. A/57/12/Add.1.

renvoyer une personne vers un pays où elle risque d'être exposée à la torture ou à un traitement inhumain ou dégradant, doivent être mises en œuvre par tous les Etats.

Les autorités nationales ont l'obligation d'identifier les demandeurs d'asile et les réfugiés qui se trouveraient parmi les personnes interceptées. Toutefois, la question du lieu le plus approprié où procéder à la détermination du statut reste posée. La détermination à bord est une possibilité. Mais le caractère limité des installations à bord, allié au traumatisme possible subi par les personnes interceptées peuvent ne pas offrir les conditions optimales et les normes requises (comme la confidentialité, l'accès à l'information et à l'instance compétente, la présence d'un interprète). Il est important de souligner que l'Etat de débarquement est en général celui dont la responsabilité en matière de protection des réfugiés est la première engagée. Néanmoins, le transfert à un autre Etat de la responsabilité de déterminer le statut de réfugié est possible à condition que les garanties nécessaires soient respectées.

### **III. Politiques régionales – Eléments d'un cadre de coopération**

#### **A. Aperçu des politiques et des pratiques récentes**

##### Vers des politiques coordonnées

Les problèmes que pose l'immigration clandestine par-delà les frontières maritimes des Etats membres de l'UE ont placé la question au premier rang de l'agenda politique de l'Union européenne. Reconnaissant qu' « *une gestion insuffisante des flux migratoires peut provoquer des catastrophes humanitaires* »<sup>76</sup>, l'UE s'est engagée à intensifier la coopération afin d'éviter la perte de nouvelles vies humaines en mer. Le Programme de La Haye, adopté au Conseil européen de novembre 2004, a identifié parmi les priorités de politique à poursuivre jusqu'en 2010 la nécessité d'assurer une entrée dans l'UE plus ordonnée et mieux gérée des personnes qui ont besoin de la protection internationale. Cet objectif complète des mesures antérieures, adoptées en 2003, visant à développer une gestion coordonnée et effective des frontières maritimes.<sup>77</sup>

En décembre 2005, le Conseil européen a adopté une conclusion sur une approche globale des migrations centrée sur l'Afrique et la Méditerranée. La conclusion a reconnu l'importance croissante des migrations dans les relations de l'UE avec les pays tiers, en particulier les pays voisins. L'UE entend renforcer encore le dialogue et la coopération avec ces pays sur les questions migratoires, y compris sur la gestion des retours et la résolution des causes profondes des migrations. La conclusion s'est accompagnée d'un programme de travail concret, fixant des priorités dans les initiatives qui portent sur le dialogue entre l'UE et l'Afrique.<sup>78</sup>

Parallèlement à ces efforts visant à instaurer des politiques coordonnées au niveau de l'UE, un certain nombre d'autres initiatives ont cherché à faciliter les consultations et la coopération entre les pays méditerranéens. Nous citerons notamment le Dialogue

---

<sup>76</sup> Le programme de La Haye: renforcer la liberté, la sécurité et la justice dans l'Union européenne, conclusion de la Présidence, adoptée le 5 novembre 2004, Doc. 14292/04, Annexe 1, du Conseil JO C53/1, 3 mars 2005.

<sup>77</sup> Etude de faisabilité relative au contrôle des frontières maritimes de l'Union européenne – Rapport final, Doc. 11490/1/03, Rév. 1, Annexe, du Conseil, 19 septembre 2003.

<sup>78</sup> Approche globale sur la question des migrations: Priorités d'action centrées sur l'Afrique et la Méditerranée, Conclusion de la Présidence, adoptée le 17 décembre 2005, Doc. 15914/05 du Conseil.

régional « 5+5 » sur les migrations, le Dialogue sur les migrations transitoires en Méditerranée (groupe de contact de l'OCDE), ainsi que certains aspects du « Processus de Barcelone ».

#### Coopération à un niveau opérationnel

Le Programme de mesures de lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans les Etats membres de l'Union européenne<sup>79</sup> adopté par le Conseil européen en novembre 2003 a conduit à une coopération accrue entre les membres de l'UE, sous la forme d'opérations conjointes et de projets pilotes. En vertu d'un règlement adopté en octobre 2004 par le Conseil européen<sup>80</sup>, une Agence européenne pour la gestion des frontières extérieures (FRONTEX) a été créée à Varsovie, pour aider les Etats membres à mettre en œuvre une législation communautaire sur le contrôle et la surveillance des frontières de l'UE, y compris des frontières maritimes, et pour coordonner leur coopération opérationnelle.

Des opérations spécifiques visant à surveiller et à contrôler les frontières maritimes ont été lancées. Récemment, le « Projet hippocampe » (« Project Seahorse ») financé par l'UE prévoit de contrôler les migrations irrégulières notamment par des patrouilles conjointes en Méditerranée et en Atlantique. Sous la direction opérationnelle de l'Espagne, des patrouilles avec le Maroc, la Mauritanie, le Sénégal, Cap Vert, l'Italie, l'Allemagne, le Portugal, la France et la Belgique coopéreront pour promouvoir une politique efficace visant à éviter les migrations irrégulières, des efforts étant aussi déployés pour mettre un terme au trafic d'êtres humains. Ce projet prévoit aussi la création de trois Centres régionaux de surveillance maritime sur les côtes méditerranéennes et atlantiques de l'Espagne. Ce projet devrait fonctionner de 2006 à 2008.

Des initiatives conjointes d'interception en mer sont mises en place par les Etats membres de l'UE. Elles se déroulent essentiellement dans les eaux territoriales des divers Etats concernés – Etats membres de l'UE et Etats non membres de l'UE – avec débarquement dans les Etats de l'UE. Un accord a notamment été conclu entre l'Italie et l'Albanie dans le cadre de leur réponse concertée au mouvement des migrants clandestins en Adriatique.

#### Coopération avec les Etats nord-africains (Libye)

Les flots massifs et récurrents de migrants irréguliers qui récemment atteignent les îles de Malte et de Lampedusa (Italie) à partir de la Libye ou arrivent en Espagne depuis les côtes du Maroc et de la Mauritanie ont conduit l'Union européenne à insister sur la nécessité d'une coopération avec les pays nord-africains en matière de migration clandestine. La coopération la plus avancée a été mise en place avec la Libye.

Début juin 2005, le Conseil européen a adopté des conclusions sur l'ouverture d'un dialogue et d'une coopération avec la Libye en matière de migration et a lancé un processus de coopération *ad hoc* sur les questions de migration avec les autorités

---

<sup>79</sup> Programme de mesures de lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans les Etats membres de l'Union européenne, Doc. 15445/03 du Conseil, 28 novembre 2003.

<sup>80</sup> Règlement (CE) du Conseil n° 2007/2004 du 26 octobre 2004 portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération internationale aux frontières extérieures des Etats membres de l'Union européenne, JO L349/1 du 25 novembre 2004.

libyennes pour identifier des mesures pratiques permettant de résoudre le problème de l'immigration illégale en vue de recenser les mesures concrètes à prendre pour lutter contre l'immigration clandestine dans des domaines tels que la formation, le renforcement des capacités institutionnelles, les questions d'asile, ainsi que la sensibilisation du public à l'égard des dangers liés à l'immigration clandestine.<sup>81</sup> Un plan a été élaboré envisageant une action conjointe avec la Libye pour éviter la perte de vies humaines en mer et promouvoir des projets opérationnels faisant intervenir l'Égypte, la Libye et le Niger.<sup>82</sup> Il prévoit aussi des actions concrètes et immédiates pour renforcer les mesures de contrôle aux frontières.

En outre, un séminaire organisé par la Commission européenne et Malte s'est déroulé le 20 juillet 2005, réunissant 15 États européens, la Libye, la Commission européenne et Frontex. Sous le titre "*Action Plan for Saving Life at Sea and in the Desert*", les discussions ont abouti à l'adoption d'un ensemble de conclusions en sept points axées sur l'amélioration de la coopération dans la région méditerranéenne, en particulier avec la Libye.

### L'approche plus large

La politique de l'UE sur les migrations irrégulières en Méditerranée ne se limite pas aux seules mesures de contrôle aux frontières. Tant la Commission, dans sa Communication du 30 novembre 2005,<sup>83</sup> que les Conclusions de la Présidence de décembre 2005<sup>84</sup>, adoptent une approche plus large, fondée sur le dialogue et la coopération avec les pays d'origine et de transit et comportant une aide au développement de capacités en matière de protection des réfugiés. Les financements de l'UE ont déjà commencé à renforcer les capacités de gestion des migrations dans les pays d'Afrique du Nord, notamment des installations permettant l'identification des personnes qui ont besoin de la protection internationale.

Faisant fond sur ces actions, le HCR a soumis une proposition de projet de suivi des financements de l'UE dont l'objectif majeur est d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie globale visant à créer un espace d'asile effectif dans la région (i) en renforçant la propre présence et le propre rôle du HCR en Afrique du Nord, y compris par le déploiement d'équipes volantes chargées d'intervenir dans les situations d'urgence et d'instaurer un processus d'asile juste et efficace, (ii) en adoptant un cadre législatif national en matière d'asile et de réfugiés pour chacun des pays de la région, (iii) en développant les capacités des institutions gouvernementales et non gouvernementales compétentes par la formation et l'assistance technique, (iv) en promouvant l'admission et le séjour des réfugiés par l'établissement d'accords de partage de la charge qui prévoiraient l'installation/l'autosuffisance des réfugiés pouvant assumer cette situation, la réinstallation d'un quota fixé par des pays tiers et le rapatriement volontaire de ceux qui peuvent se prévaloir de cette option, et (v) le

---

<sup>81</sup> Conclusion du Conseil: Coopération avec la Libye en matière de migration, 2664<sup>e</sup> session du Conseil, Justice et affaires intérieures, 2-3 juin 2005, Doc. 8849/05 du Conseil, Presse 114, p.15-20.

<sup>82</sup> Signé par les Ministres de l'Intérieur et de la Justice de l'UE, puis ratifié par le Conseil européen en juin 2005.

<sup>83</sup> Communication de la Commission: Priorités d'action en vue de relever les défis liés aux migrations: Première étape du processus de suivi de Hampton Court, COM (2005)621 final, 30 novembre 2005.

<sup>84</sup> Approche globale sur la question des migrations: Priorités d'action centrées sur l'Afrique et la Méditerranée, Conclusion de la Présidence, adoptée le 17 décembre 2005, Doc. 15914/05 du Conseil.

retour dans leur pays d'origine des demandeurs d'asile rejetés, dans la sécurité et la dignité.

Les fonds de l'UE soutiennent aussi des projets visant à améliorer les capacités des Etats membres de l'UE en cas d'arrivée massive de migrants en situation irrégulière. Nous citerons à titre d'exemple le renforcement de la capacité d'accueil à Lampedusa. De même, la Communication sur le renforcement de la coopération pratique, publiée par la Commission en février 2006, propose la mise en place d'unités migratoires de réaction rapide pour mieux répondre à la pression particulière qui s'exerce sur les systèmes des Etats membres confrontés à des afflux soudains de migrants irréguliers.<sup>85</sup>

## **B. Aperçu des problèmes actuels**

Outre l'impératif humanitaire absolu consistant à éviter la perte de vies humaines et à réduire les souffrances liées aux migrations maritimes irrégulières, un certain nombre de problèmes majeurs se posent du point de vue de la protection internationale des réfugiés.

**Capacité d'accueil et modalités de traitement adéquats:** Ces dernières années, les pays qui recevaient un nombre élevé d'arrivants par mer ont augmenté leur capacité d'accueil en construisant des centres d'accueil près des points d'arrivée, le long de la côte. Ces centres ont généralement pour but de fournir un hébergement provisoire en attendant le résultat d'une évaluation initiale des demandes. Toutefois, avec le nombre important d'arrivées par bateau, il est devenu réellement problématique pour les pays d'accueil de pouvoir offrir des structures d'accueil adéquates, notamment lorsque les destinations prévues des boat people sont de petites îles de la Méditerranée comme Malte et Lampedusa.

Le rapport de la Commission des migrations, des réfugiés et de la population du Conseil de l'Europe<sup>86</sup> recommande au Comité des Ministres de demander aux Etats membres *inter alia* d'établir des structures d'accueil permanentes et appropriées dans les zones côtières et près des ports pour accueillir les nouveaux arrivants, qu'ils demandent l'asile ou non; de faire en sorte que les personnes qui souhaitent demander l'asile dans les ports maritimes et les zones côtières aient librement accès à la procédure d'asile grâce à des services d'interprétation et à une consultation juridique indépendante; et d'accepter de se charger d'instruire les demandes d'asile des passagers clandestins, lorsque le navire a prévu sa première escale dans un port se trouvant sur leur territoire.

**Accès à la procédure d'asile pour les personnes qui ont besoin de la protection internationale:** L'accès assuré à la procédure d'asile est la condition clé de l'identification des personnes qui ont besoin de la protection internationale. Il est lié au principe du non-refoulement mentionné plus tôt. L'absence de capacités et la peur d'attirer davantage encore de demandeurs sont souvent invoquées pour justifier la

---

<sup>85</sup> Communication de la Commission: Renforcement de la coopération pratique, COM (2006)67 final, 17 février 2006.

<sup>86</sup> Voir Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, Recommandation 1645 (2004) sur l'Accès à l'assistance et à la protection pour les demandeurs d'asile dans les ports maritimes et les zones côtières en Europe; Rapport de la Commission des migrations, des réfugiés et de la population, Doc. 100115, décembre 2003.

restriction ou le refus d'accès aux procédures d'asile. Le HCR a toutefois fait des propositions aux Etats, suggérant des modalités qui permettent d'assurer un traitement efficace, d'une manière conforme aux normes internationales.

**Mise en œuvre des mesures de retour:** Le retour des personnes qui n'ont pas besoin de la protection internationale est essentiel pour préserver le respect de l'asile et maintenir un espace d'asile qui fonctionne. Le retour efficace et rapide des personnes dont on estime qu'elles n'ont besoin de protection internationale et qui ne peuvent justifier d'aucune autre raison impérieuse de rester est déterminant pour dissuader la traite et le trafic illicite de personnes. Cependant, comme le prévoit la Conclusion n° 96 du Comité exécutif, les personnes doivent être renvoyées dans leur pays d'origine « *de façon humaine et dans le strict respect de la dignité [et des droits de l'homme]* ». <sup>87</sup>

#### **IV. Remarques finales**

La réponse aux multiples problèmes que posent les migrations maritimes irrégulières en Méditerranée nécessite l'engagement et la coopération pleine et entière des Etats et des organisations régionales et internationales, chacun apportant son expérience et son expertise particulières à l'élaboration de solutions efficaces. Le phénomène a des causes profondes que des dispositions juridiques ne peuvent résoudre à elles seules. La mesure dans laquelle les dispositions renforcées du droit maritime international peut effectivement contribuer à l'apport de solutions dépendra de la volonté des Etats de les mettre en œuvre de bonne foi, et en combinaison avec d'autres mesures visant à répondre aux causes profondes qui à l'origine poussent des personnes à prendre la mer. Il s'agit là d'un problème commun et les solutions globales resteront illusoire si tous les acteurs ne sont pas prêts à s'engager pleinement en appliquant des solutions justes et efficaces, qui évitent de résoudre un aspect du problème au dépend des autres.

Au niveau européen, les mesures de politique récentes attestent d'une volonté réelle d'élaborer des approches et des actions communes en matière de gestion des frontières, y compris maritimes.

Les résultats qui peuvent être atteints en Méditerranée seront fonction de la capacité des Etats à aller de l'avant dans un esprit de solidarité internationale et de partage des responsabilités. La difficulté consiste à réconcilier la tradition et les obligations humanitaires avec les impératifs de contrôle de l'immigration, tout en assurant une cohérence dans la réponse apportée aux problèmes maritimes et de migration.

**HCR**  
**8 mai 2006**

---

<sup>87</sup> Conclusion sur le retour de personnes dont on estime qu'elles n'ont pas besoin de protection internationale (n° 96 (LIV) - 2003).

## Réunion de Représentants d'Etats

sur le thème

### du sauvetage et l'interception en mer Méditerranée<sup>88</sup>

au siège de l'OMT, Capitán Haysan 42,  
Madrid,  
23-24 Mai 2006

#### Résumé des discussions

1. La réunion a rassemblé les représentants des Etats suivants : l'Albanie, l'Algérie, l'Autriche (en tant qu'Etat assurant la présidence de l'UE), Chypre, l'Egypte, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, le Liban, la Libye, Malte, la Mauritanie, le Maroc, les Pays-Bas, la Norvège, le Royaume-Uni, le Saint-Siège, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

2. La réunion était organisée et présidée par le Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés. Y ont participé également les organisations intergouvernementales suivantes : la Commission Européenne, l'Agence Frontex, la Ligue des Etats Arabes, le Bureau des Affaires juridiques des Nations Unies, le Haut Commissariat des Nations Unies aux Droits de l'Homme, l'Organisation Internationale Maritime, l'Organisation Internationale pour les Migrations, le Conseil de l'Europe et la Fédération Internationale des Sociétés de Croix-Rouge et du Croissant Rouge.<sup>89</sup>

3. Une liste des participants est fournie en annexe de ce résumé.

4. Une précédente réunion d'experts, organisée en septembre 2005 par le UNHCR à Athènes, avait abouti à un certain nombre de recommandations. Celles-ci, ainsi qu'une note d'information avaient été soumises aux participants en guise de documents préparatoires. La note d'information visait à faire le point sur le cadre juridique du régime de recherche et de sauvetage en mer, du régime applicable aux passagers clandestins, des pratiques et des politiques récentes en ce domaine Méditerranéen et des enjeux actuels.

5. Tous ces documents, ainsi qu'une série d'autres documents de référence étaient mis à la disposition des participants lors de la réunion.

- Discours d'ouverture

6. La réunion a été ouverte au nom du gouvernement espagnol par Son Excellence l'Ambassadeur Pombo qui a rappelé certaines particularités des

---

<sup>88</sup> La réunion a été financée par l'Union Européenne.

<sup>89</sup> Etaient excusés: le Bureau des Nations Unies pour le contrôle des Drogues et la Prévention du Crime (UNODC) ; le Bureau International du Travail; l'Organisation pour la Coopération et la Sécurité en Europe; et le Centre International pour le Développement des Politiques Migratoires.

mouvements migratoires maritimes contemporains, et qui a attiré l'attention sur le contexte général dans lequel ils s'inscrivent.

- Vers une réponse concertée face aux mouvements maritimes irréguliers en Méditerranée.

7. Madame E. Feller, Assistante du Haut Commissaire pour les Réfugiés a présenté un discours liminaire. Vous trouverez un bref résumé des principaux points de ce discours dans le résumé de la Présidence en annexe 1. Il contient également les principaux points de la discussion présentés ci-dessous.

- Répondre à la migration maritime irrégulière: les défis-clés qui se présentent aux pays méditerranéens.

8. Sous cette rubrique, les Etats du pourtour méditerranéen ont échangé leurs points de vue en tant que pays de départ, de transit ou de destination, décrivant les tendances qu'ils ont observées et les principaux défis auxquels ils ont à faire face. Parmi les observations les plus fréquemment mentionnées :

- La pression croissante de l'immigration comme phénomène global a été accélérée par l'accroissement des disparités économiques et la désespérance de ceux qui recherchent une amélioration de leurs conditions de vie et de celles de leurs familles. Les mesures de contrôle ont poussé ces mouvements à trouver de nouvelles routes - à la fois vers le Sud et l'Est - mais ont été impuissantes à les contenir vraiment. Pour certains, le vrai défi consiste à s'attaquer aux causes premières, à travers une approche globale basée sur la solidarité internationale et le partage des charges.
- La migration en Méditerranée pose des défis humanitaires immenses, à l'égard des estimations qui chiffrent les pertes humaines en milliers.
- D'après les pays d'accueil, les gouvernements ne parviennent pas à contrôler leurs frontières. Cette perception trouve un écho considérable et négatif dans la presse et l'opinion publique.
- Les problèmes ne peuvent être résolus par un seul Etat mais doivent au contraire être considérés à un niveau régional et international. La coopération entre tous les pays impliqués est essentielle : les rares ressources dans ce domaines devraient être rassemblées.
- Il subsiste un manque de clarté général sur le quand et le comment justifier les interceptions en mer. Le fait que les migrants soient souvent dépourvus de documents d'identité ne fait que renforcer les problèmes. Il n'y a également pas de législation internationale claire précisant à qui revient la responsabilité du débarquement.

- L'information et la formation ne sont pas adaptées. Il faut faire plus, y compris en ce qui concerne les capacités techniques des pays d'accueil, travaillant souvent dans des conditions extrêmement difficiles.
  - Il faut envisager des mesures beaucoup plus vigoureuses et efficaces à l'encontre des passeurs et l'objectif doit être de les traduire en justice.
- Pratiques actuelles en réponse à la migration maritime irrégulière

9. Les discussions dans ce domaine ont comporté une série de présentations sur les réponses actuellement développées par les Etats concernés, parfois dans un cadre de coopération gouvernementale et avec les organisations régionales ou internationales. De nombreux autres Etats ont décrit le fonctionnement des arrangements mis en place pour le sauvetage et l'interception en mer, y compris les récents projets tels le projet "hippocampe" introduit par l'Espagne, en coopération avec les pays de départ.

D'autres, tels que l'Albanie et l'Italie se sont attachés à présenter les arrangements en matière de réception des arrivants, y compris le filtrage et la gestion des demandes d'asile. Les présentations ont été suivies de discussions au cours desquelles, les participants ont pu obtenir de plus amples informations sur les différents sujets qui les intéressaient particulièrement et en apprendre davantage sur les pratiques appliquées dans des situations similaires à celles qu'ils connaissent.<sup>90</sup>
  - Le rôle des organisations internationales et régionales

10. Sous la Présidence de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), les présentations<sup>91</sup> ont permis de fournir des informations sur le travail entrepris par les organisations pour aider les Etats à répondre au défi de la migration maritime irrégulière:

    - Le Bureau des affaires juridiques des Nations Unies (Division des affaires maritimes et du droit de la mer) a présenté le droit de la mer et ses récents développements.
    - L'OMI a présenté les amendements mettant à jour la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer et à la Convention sur la Recherche et le Sauvetage maritime ainsi que les Directives de l'OMI accompagnant ses amendements;
    - L'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) a évoqué sa coopération avec plusieurs pays méditerranéen. (Présentation complétant les informations apportées au cours des discussions précédentes sur les arrangements de coopération appliqués à Lampedusa, Italie).

<sup>90</sup> Les textes des présentations de l'Albanie et de l'Espagne sont disponibles sur demande.

<sup>91</sup> Idem pour les présentations de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, de l'OIM, du HCDR et du Conseil de l'Europe.

- Le Haut Commissariat des Nations Unies aux Droits de l'Homme (HCDR) a fait le point sur les droits de l'homme relevant en la matière et les vides juridiques à restant à combler en terme de ratifications et de mise en œuvre des mécanismes existants.
- Le Conseil de l'Europe, concernant ses activités relevantes dans ce domaine, y compris les recommandations mises en avant par la Commission Parlementaire des migrations, des réfugiés et de la population.
- La Ligue des Etats arabes s'est attaché aux questions de collectes des données et des tendances, ainsi qu'aux sérieux problèmes posés par le trafic humain.
- La réponse européenne à la migration maritime irrégulière

11. Cette session était présidée par l'Autriche, assurant la Présidence de l'Union Européenne; elle s'est référée à « l'approche globale » selon laquelle l'Europe s'est engagée à envisager les questions migratoires. Une meilleure gestion de la migration a été présenté comme étant une priorité pour les Etats membres de l'UE. L'Union Européenne avait pris un certain nombre de mesures pour répondre à ce phénomène, prenant en compte les droits humains des migrants, et apportant une attention particulière aux personnes ayant besoin de la protection internationale. La coopération avec les pays tiers a été réitérée comme étant indispensable pour l'Union Européenne.

12. Le Représentant de la Commission Européenne a donné les détails des différentes initiatives prises tant sur le plan politique que pratique pour répondre aux défis de la migration irrégulière, y compris la migration maritime. Ceci a été suivi d'une présentation par les représentants de l'agence Frontex, qui ont spécifié les objectifs et les activités de cette agence pour sécuriser les frontières extérieures de l'Union Européenne, y compris les frontières maritimes. De telles activités incluent des mesures pour réduire les pertes humaines et protéger les citoyens.<sup>92</sup>

- Résumé des discussions

13. L'UNHCR a présenté un bref résumé des principaux points qui ont émergé des discussions pendant la réunion (voir Annexe 1). En guise de conclusion, il a formulé trois souhaits concernant les possibles développements suite au travail accompli à Madrid.

- Clôture de la réunion

Son Excellence l'Ambassadeur Pombo (Espagne) a jugé que la réunion avait été une opportunité d'échanges d'informations très utiles. Il a rappelé la difficulté de trouver le juste équilibre entre le nécessaire contrôle des frontières et la prise en compte des besoins humanitaires. Il a souligné que les mouvements migratoires constituent un phénomène majeur qui devrait être étudié, compris, et traité de manière responsable et coopérative. Il a conclu que la réunion de Madrid a constitué un pas dans cette direction.

---

<sup>92</sup> Idem pour la présentation de l'agence Frontex

**Réunion d'experts sur le thème  
« Interception et sauvetage en mer en Méditerranée; réponses conjointes »**

**12 – 13 septembre 2005. Athènes, Grèce.**

**Résumé des discussions et recommandations des experts**

La réunion a rassemblé 35 participants, issus des organisations internationales et non gouvernementales, du monde universitaire, de l'industrie maritime ainsi que quelques responsables nationaux chargés de portefeuilles maritimes et migratoires, pour débattre des différents aspects liés à la migration irrégulière en Méditerranée et en vue d'identifier des suggestions pratiques à soumettre aux représentants des Etats lors de la réunion des 17 et 18 octobre 2005 à Madrid<sup>93</sup>. S'appuyant le résumé des débats ayant eu lieu lors d'une précédente Table Ronde intitulée "Sauvetage en mer: aspects spécifiques concernant la protection des réfugiés et demandeurs d'asile", les discussions des experts à Athènes ont porté sur:

- Les récents développements dans le cadre légal international en réponse aux situations de passagers clandestins et de sauvetage en mer;
- L'examen des initiatives actuelles émanant des Etats, des organisations internationales et des ONGs concernant ces questions;
- Le moyen de réconcilier obligation de protection et objectifs de contrôle migratoire avec la recherche de suggestions concrètes pour les Etats.
- L'approbation d'une série de principes et de recommandations à présenter à la réunion des représentants des Etats.

Parallèlement aux sessions plénières, les participants se sont séparés en groupes de travail pour se pencher plus particulièrement sur (1) les questions liées à la manière de réconcilier obligations de recherche et de sauvetage en mer et besoins de protection et (2) l'identification conjointes des lacunes et des potentialités en ce qui concerne les mécanismes de coopération et de coordination en Méditerranée.

Les propositions suivantes se rapportent principalement à ces aspects spécifiques, tels qu'appréhendés par le groupe de travail. Elles ne représentent pas les opinions individuelles des participants, mais reflètent globalement la teneur générale des discussions.

### **1. Le cadre normatif de l'OMI (Organisation Maritime Internationale)**

Les experts ont salué les amendements<sup>94</sup> apportés à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer, (Convention SOLAS, 1974) et à la Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime, telle

---

<sup>93</sup> . La réunion des représentants des Etats méditerranéens a été finalement ajournée pour des raisons essentiellement logistiques et les nouvelles dates de tenue de cette réunion n'ont pas encore été fixées à ce jour.

<sup>94</sup> Ces amendements ont été considérablement débattus au sein de l'OMI avant d'être adoptés le 20 mai 2004 par le Comité sur la sécurité maritime de l'OMI. Il est prévu qu'ils entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

qu'amendée, (Convention SAR, 1979); ainsi que les *Directives de l'OMI sur le traitement des personnes secourues en mer*, reconnaissant qu'ils contribuent à clarifier les responsabilités légales liées au débarquement dans les scénarios de sauvetage en mer.

- Les Etats devraient être incités à soutenir les amendements susmentionnés, qui clarifient en particulier la responsabilité des gouvernements contractants à fournir un lieu sûr, ou à s'assurer qu'un lieu sûr soit fourni, avec le concours de la région de recherche et de sauvetage (région SAR) dans laquelle les survivants ont été retrouvés ;
- Les Etats devraient éviter de qualifier certaines opérations d'interception en mer Méditerranée d'opération de recherche et de sauvetage (opérations SAR), dans la mesure où cela peut porter à confusion en ce qui concerne les responsabilités en terme de débarquement.

## **2. Préserver l'intégrité du régime de recherche et de sauvetage (régime SAR)**

Afin de sauvegarder les principes de base du régime SAR ainsi que l'intégrité du cadre juridique et la tradition humanitaire sur lesquelles ce régime de sauvetage en mer a été élaboré:

- Les capitaines de navires ne devraient pas être considéré comme étant une partie du problème; leurs actions qui consistent à sauver des vies devraient plutôt être reconnues et saluées par les Etats ;
- Les compagnies maritimes ne devraient pas être pénalisées de quelque manière que ce soit en raison du fait qu'elles débarquent ou tentent de débarquer des personnes sauvées en mer ;
- Les Etats ne devraient pas imposer, en guise de préconditions au débarquement, que les compagnies maritimes impliquées dans l'opération de sauvetage ou leur compagnie d'assurance couvrent les frais de rapatriement de ces personnes ;
- Les Etats ne devrait pas imposer de pénalités aux compagnies maritimes débarquant des passagers clandestins lorsque les personnes concernées affirment avoir besoin de la protection internationale, (et ce indépendamment de la décision finalement prise quant à leur demande d'asile) ;
- Les formalités de débarquement et les procédures de base (Standard Operating Procédures) devraient protéger les intérêts de l'industrie maritime et les besoins essentiels des personnes secourues en mer ;
- Les procédures de débarquement sur les côtes méditerranéennes devraient être plus harmonisées, rapides et également plus prévisibles afin d'éviter de récurrents problèmes de négociations au cas par cas qui prennent souvent du temps et peuvent mettre en danger les vies des personnes rescapées ;

- En guise de mesures préventives, tous les Etats devraient strictement mettre en place des critères de sécurité avant d'autoriser un quelconque navire à quitter ses ports ou ses côtes.

### **3. Conséquences possibles si les problèmes auxquels sont confrontés les capitaines de navires ne sont pas pris en compte**

Eu égard aux expériences enregistrées ces dernières années le long des côtes méditerranéennes, les Etats devraient être plus conscients de ce que les pénalités et les charges disproportionnées à l'encontre des acteurs privés comme l'industrie maritime peuvent avoir comme conséquences potentiellement négatives, y compris au niveau des questions de protection suivantes:

- Les capitaines de navires peuvent devenir réticents ou même refuser de répondre aux appels d'aide à la recherche et au sauvetage lancés par les autorités SAR;
- Les capitaines de navire peuvent tout simplement ignorer les situations de détresse en mer;
- Les capitaines de navires peuvent être tentés de débarquer illégalement ou clandestinement les personnes secourues en mer ou les clandestins trouvés à bord pour éviter tout risque d'être accusé d'implication dans des opérations de trafic de clandestins;
- Les capitaines de navires peuvent être tentés de rechercher des solutions irrégulières ou illégales, y compris les pires scénarios comme le rejet des personnes à la mer;
- Les capitaines de navires peuvent être tentés d'encourager les personnes secourues en mer à sauter de leur navire pour rejoindre les côtes à la nage;
- Les capitaines de navires et leurs assureurs peuvent être tentés de s'engager à systématiquement payer les coûts liés au rapatriement des passagers clandestins et des rescapés de la mer pour assurer les possibilités de débarquement, quelque soient les besoins de protection des individus concernés ou le degré de sûreté du lieu de débarquement.

Il faut souligner que les experts ont identifié ces conséquences potentielles sans vouloir pour autant suggérer qu'elles représentent nécessairement une pratique courante des navires commerciaux. Toutefois, de tels risques et les conséquences négatives qui peuvent résulter des pressions placées sur les capitaines et les compagnies maritimes, y compris les coûts financiers qui en découlent, peuvent mettre à mal le fonctionnement effectif du régime SAR et augmenter le nombre d'incidents pour les personnes qui traversent la Méditerranée.

### **4. Procédures de débarquement**

- Les participants ont reconnu que les problèmes liés au sauvetage en mer et au débarquement ne peuvent pas être considérés de manière isolée mais sont un des composants essentiels d'une série de procédés et de procédures. Les liens entre

l'asile et la migration peuvent s'ajouter aux difficultés existantes pour assurer un prompt débarquement. Toutefois, il y a eu consensus sur le fait que c'est le régime de droit maritime qui doit gouverner les procédures de débarquement;

- Dans l'objectif de préserver l'intégrité du régime SAR et de trouver des solutions efficaces face aux incidents impliquant des passagers clandestins, les conséquences des règles de Dublin II en ce qui concerne le débarquement dans les ports méditerranéens devraient être attentivement suivies afin de ne pas placer sur certains Etats une charge disproportionnée. Toutes les implications susmentionnées devraient être prises en compte dans le rapport de la Commission Européenne prévu pour 2006 sur l'application des règles de Dublin II, en vue de les adapter en conséquence;
- Une plus grande prévisibilité en terme de débarquement pourrait être assurée grâce à des pratiques plus harmonisées en Méditerranée, dans le respect de ce qui est prévu par les directives de l'OMI;
- Les procédures devraient en outre clarifier quels sont les critères de base de réception à appliquer dans les ports de débarquement en terme d'assistance, d'accès à des interprètes indépendants, de garanties procédurales, et d'information concernant la demande d'asile et l'accès au conseil juridique, afin d'identifier et de singulariser ceux qui expriment le fait qu'ils ont besoin de la protection internationale;
- Ces procédures devraient définir les conditions juridiques sous lesquelles peuvent être appliquées des mesures de détention ou de restriction de liberté de mouvement, les conditions légales de révision de ces mesures, ainsi que le traitement réservés aux enfants et aux autres catégories de personnes vulnérables;
- Ceux qui se déclarent comme ayant besoin de la protection internationale devraient être autorisés à entrer sans délai dans une procédure d'asile ou être référés à l'UNHCR pour une procédure de détermination du statut du réfugié dans les pays où il n'existe pas de procédure nationale. Durant la procédure de détermination de leur demande d'asile, les demandeurs d'asile devraient avoir accès à l'UNHCR ainsi qu'aux ONGs compétentes;
- Les personnes ne cherchant pas asile, ou qui sont considérées comme n'ayant pas besoin de la protection internationale ou n'ayant pas d'autre raison convaincante pour rester, devraient être renvoyées dans leur pays d'origine dans des conditions sûres et humaines. L'OIM et d'autres organisations peuvent à cet égard aider les Etats à mettre en place des programmes de retour volontaire assisté.

## **5. Améliorer la gestion de l'information et rechercher une meilleure coopération**

Prenant note du manque d'information standardisée sur les incidents de passagers clandestins et le sauvetage en mer, ainsi que sur le débarquement et l'interception, - information qui permettrait aux Etats et aux organisations concernées de quantifier le problème et de mettre au point une stratégie globale -, les participants se sont mis d'accord sur le fait que:

- De meilleures procédures de communication, une compréhension et une analyse plus poussée des enjeux en matière de débarquement faciliteraient l'identification et la mise en place de solutions justes et opportunes;
- Dans le cas précis du sauvetage en mer, les compagnies maritimes et d'assurance devraient rapidement informer l'OMI, l'UNHCR et les autres acteurs concernés, des cas de personnes demandant la protection, afin que soit assurée la surveillance du débarquement des personnes secourues et le respect du paragraphe 6.17 des directives de l'OMI (c.à.d la protection contre le débarquement sur des territoires où les vies et la liberté de ceux qui allèguent un besoin de protection seraient menacés);
- Là où le débarquement s'avère problématique, les compagnies maritimes et d'assurance devraient rapidement informer l'OMI, l'UNHCR et les autres acteurs impliqués, afin d'accélérer la coopération nécessaire à l'identification d'une solution de débarquement, et de réduire ainsi les problèmes posés aux compagnies maritimes et ceux liés à la protection prolongées des personnes concernées;
- Les compagnies maritimes et d'assurance devraient fournir régulièrement des statistiques à l'OMI sur les cas de passagers clandestins et de personnes secourues en mer;
- Les Etats devraient tenter d'établir et de fournir des informations statistiques harmonisées sur le nombre et le profil des personnes interceptées et débarquées comme passagers clandestins ou à la suite d'un sauvetage en mer. Ces informations devraient inclure au minimum l'âge, la nationalité, le sexe, le lieu de l'interception et le résultat en terme de procédure de contrôle migratoire ou d'enregistrement d'une demande d'asile<sup>95</sup>;
- Les cas de refus de débarquement devraient être documentés par les compagnies maritimes et rapportés à l'OMI. Ces informations seraient ensuite utilisées par les organisations intergouvernementales comme outil pour mieux quantifier le problème et réfléchir à des solutions avec les Etats concernés;
- Avec le soutien de l'OMI et de l'UNHCR, les compagnies maritimes devraient s'assurer que les capitaines de navires sont informés, aux moyens de matériaux en plusieurs langues, des conséquences pratiques résultant des nouvelles directives de l'OMI sur le traitement des personnes sauvées en mer.

## **6. Des réponses globales allant au delà des opérations d'interception**

- Les Etats d'Afrique du Nord doivent être incités à accéder et à se soumettre à la Convention de 1951 sur le Statut du Réfugié et à son Protocole de 1967. Ils

---

<sup>95</sup> Pour les Etats membres de l'Union Européenne, cette approche serait dans la ligne de la résolution du Conseil de l'Union Européenne sur les statistiques sur la migration et la protection internationale, adoptée le 14 septembre 2005.

doivent également être encouragés à développer des systèmes d'asile justes et efficaces;

- Bien que les Etats soient souverains pour protéger leurs frontières, les opérations d'interception isolées ne peuvent être considérées comme offrant des solutions globales et certaines opérations d'interception peuvent être en réalité incompatibles avec le respect des droits fondamentaux incluant le droit de quitter et de retourner dans son pays et le droit de demander et de jouir de l'asile tels que prescrits par les articles 13 et 14 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme;
- Les mesures d'interception sans aucune considération des besoins de protection peuvent conduire au refoulement;
- Il est nécessaire d'explorer avec les Etats, les organisations internationales compétentes et les acteurs non gouvernementaux la possibilité d'envisager des campagnes d'information massives pour informer les passagers clandestins potentiels des risques liés à la migration irrégulière par voie maritime. Ces campagnes devraient également évoquer les différents risques associés à la traversée par voie terrestre des territoires en direction des points d'embarquement;
- Ces campagnes d'information massives devraient cibler les passagers potentiels concentrés dans des zones spécifiques dans les pays de transit et les pays nord africains, ainsi que les populations en mouvement dans les pays sub-sahariens;
- L'information devrait inclure les coordonnées des autorités compétentes, des ONGs et des organisations internationales offrant leurs services dans le domaine de l'asile et de la gestion des migrations ainsi qu'une information sur les procédures locales accessibles en matière d'asile et de migration.

## **7. Partage des charges et des responsabilités**

- Les participants ont reconnu que les approches unilatérales et bilatérales ne constituent pas nécessairement des solutions pour l'ensemble de la Méditerranée et peuvent avoir pour seule conséquence de simplement reporter les problèmes sur leurs voisins;
- Il est nécessaire que les Etats trouvent un accord sur leurs responsabilités respectives en matière de réponse aux besoins de protection des personnes interceptées qui cherchent asile, spécialement dans le cas des opérations d'interception en Haute Mer;
- Le partage des charges et des responsabilités peut contribuer de manière satisfaisante à la résolution des situations de sauvetage en mer; l'UNHCR pourrait par exemple être incité à contacter ses partenaires pour mettre en place des arrangements de partage des charges ou à apporter une aide par des programmes de réinstallation;

- Il est urgemment nécessaire d'améliorer le partage des charges entre pays européens et d'élaborer des approches pan méditerranéennes;
- Les Etats d'Afrique du Nord devraient être incités à coopérer pour offrir des solutions durables aux personnes reconnues comme réfugiés durant leurs procédures d'asile respectives;
- Les Etats sur le territoire desquels des passagers clandestins ou des personnes secourues en mer sont débarqués devraient assurer un accès approprié aux procédures de détermination de statut. Des réponses à plus long terme, incluant la réinstallation, devraient être envisagées en tant que mesures de partage des charges et des responsabilités, en particulier pour soutenir les Etats ayant des capacités d'intégration limitées et ceux qui sont affectés de manière disproportionnée en raison de leur situation géographique.

### **8. Domaines de coopération internationale renouvelée**

- Reconnaisant et encourageant le travail entrepris dans le cadre de fora de travail multilatéraux tels le Processus de Barcelone, le dialogue régional « 5+5 » initié par l'OIM et l'initiative "Mediterranean Transit Migration" du ICMPD, les experts ont insisté sur la nécessité de continuer à traiter de la question dans un cadre régional avec tous les acteurs concernés;
- Les participants ont pris note de la complexité des facteurs et effets d'appel favorisant la migration maritime irrégulière en Méditerranée, caractérisée par de sérieux risques et de nombreuses formes d'exploitation de ces "boat people", y compris durant leur voyage qui précède l'arrivée au port d'embarquement;
- Les participants ont reconnu le bien-fondé des efforts entrepris par les Etats pour prendre des mesures plus fermes à l'encontre des réseaux de criminalité organisée sur les deux rives de la Méditerranée, afin de mettre un frein à l'exploitation de ces migrants qui payent des sommes considérables pour n'être finalement exposés qu'à des situations mettant en danger leur vie;
- Les participants ont appelé à une coopération renouvelée, incluant la protection des témoins et des victimes qui aident à identifier et à mener en justice les passeurs et trafiquants;
- Dans la ligne des dispositions de la *Convention des Nations Unies contre le crime organisé transnational* et de son *Protocole visant à prévenir, réprimer et punir le trafic des personnes*, les participants encouragent les Etats à agir de manière transparente et à rendre publique tous les détails des accords de réadmission passés avec les pays de transit et d'origine, accords qui devraient inclure des garanties appropriées pour les "boat people" qui ont besoin de la protection internationale;
- Les participants ont encouragé la poursuite du développement et la meilleure coordination des possibilités de retour volontaire assisté;

- Une coopération multilatérale pour s'attaquer aux causes profondes de ces mouvements ne devrait pas être limitée à la mise en place d'un système d'asile dans les pays nord africains ou à des politiques migratoires visant à mettre en détention puis à renvoyer les "boat people" qui n'ont pas besoin de la protection internationale ; elle devrait également inclure un réexamen complet des options possibles pour créer des canaux de migration organisés qui pourraient offrir une alternative aux candidats migrants. Les mesures visant à lutter contre les mouvements actuels vers l'Afrique du Nord devraient être développées dans le cadre d'un engagement multilatéral plus large et à plus long terme afin de traiter des causes profondes des mouvements de réfugiés en Afrique sub-saharienne.

**Sauvetage en mer**  
**Aspects spécifiques relatifs à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés.**

**Table Ronde d'experts, Lisbonne 25-26 Mars 2002**

**Résumé des discussions**<sup>96</sup>

Cette table ronde d'experts a été consacrée à la question du sauvetage en mer et aux aspects spécifiques liés à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés. Les discussions se sont basées sur la « *note de base du HCR sur la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés sauvés en mer* » (mars 2002). Cette table ronde réunissait 33 participants représentant des gouvernements, l'industrie maritime, des organisations internationales, des organisations non gouvernementales et du monde académique. La première journée s'est organisée autour de deux panels d'experts, tandis que la deuxième était divisée en deux groupes de travail qui ont étudié respectivement (1) les directives sur le sauvetage en mer et le débarquement et (2) un cadre international de coopération.

Les propositions suivantes traitent principalement des aspects spécifiques du sauvetage en mer par des navires non affrétés par les Etats. Elle ne représentent pas les points de vue individuels de chaque participant, mais reflètent la teneur générale des discussions qui ont eu lieu.

1. L'intégrité du régime global de recherche et de sauvetage en mer, déjà en place et régi par la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS) et par la *Convention Internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes* (Convention SAR) a été intégralement reconnue et jugée comme devant être scrupuleusement protégée.
2. Le sauvetage en mer est d'abord et surtout une question humanitaire, avec comme trait principal l'existence d'une situation de détresse et comme impératif premier et absolu le devoir de secours et d'allègement de cette détresse, quelle que soit l'identité des personnes concernées et la façon dont ils en sont venu à se trouver dans cette situation.
3. La poursuite d'une opération de sauvetage est une des obligations prévues par le droit maritime et une des plus vieilles traditions humanitaires qui incombent aux capitaines de navires. Le rôle du capitaine est engagé dès le début des opérations de sauvetage et prend fin une fois ces opérations terminées, ce qui implique que les rescapés aient été conduits dans un lieu sûr.
4. Le rôle du capitaine ne s'étend pas à d'autres responsabilités, comme par exemple la détermination du caractère ou du statut des personnes secourues.
5. Pour assurer une décharge pleine et efficace des responsabilités en ce qui concerne le sauvetage, il est important de respecter le jugement professionnel

---

<sup>96</sup> Traduction non officielle à partir de la version originale en anglais.

du capitaine quant à la détermination du moment et du lieu du débarquement de ces personnes. Les facteurs influençant l'exercice de ce jugement seront la sécurité et le bien-être du navire et de son équipage, le caractère approprié du lieu choisi pour le débarquement, lui-même défini par un ou plusieurs facteurs, tels les conditions de sécurité qu'il offre, sa proximité et sa situation par rapport au plan de route du navire.

6. Le capitaine est en droit d'attendre une assistance de la part des Etats côtiers pour mener et achever les opérations de sauvetage, qui ne peuvent être considérées comme étant terminées que lorsque les personnes concernées ont été débarquées quelque part ou conduites en un lieu sûr.
7. Un navire non affrété par un Etat, conduit sous la direction d'un capitaine et d'un équipage compétents, ne constitue pas le lieu approprié pour entreprendre une procédure de filtrage et de sélection des rescapés, ou pour envisager des solutions, quelles qu'elles puissent être, concernant ces personnes. Il n'est pas non plus approprié d'utiliser un navire comme « centre de détention flottant ».
8. Une fois l'opération de sauvetage et la conduite des personnes dans un lieu sûr effectués, peuvent émerger d'autres aspects de la question. Ces aspects incluent l'identification des personnes qui ont besoin de protection, les conditions de séjour et le traitement qui doit leur être réservé et la recherche de solutions. La résolution du problème dépendra largement d'une série de facteurs et de considérations telles, la situation dans laquelle ces personnes se trouvaient précédemment et leur mode de transport, ainsi que la meilleure manière de parvenir à un juste équilibre dans les responsabilités des acteurs concernés.
9. Le droit international ne prévoit pas de quelle manière tous ces aspects additionnels au problème doivent être résolus, bien que certaines dispositions du droit international maritime, considérées comme relevant du droit international coutumier, relève de la plus grande importance. Les préoccupations concernent les lacunes juridiques pour ce qui est de la détermination du lieu où le débarquement devrait avoir lieu d'une part et de la répartition des responsabilités pour les mesures de suivi et la recherche de solutions d'autre part. Le droit international offre cependant des indicateurs généraux sur la façon dont ces points devraient être résolus. Il offre un cadre de travail, bien que de nombreuses lacunes soient à combler en faisant évoluer la pratique et en précisant le droit.
10. En terme de droit, les principes des droits de l'Homme constituent un premier point de référence important pour traiter de la situation. Ce domaine du droit prescrit que certains droits doivent être respectés quel que soit le statut des personnes concernées. Le droit impose également des contraintes d'ordre général sur la façon dont ses personnes peuvent être traitées. En d'autres termes les droits de l'Homme prescrivent que, pour quiconque et en toute situation, il faut respecter certains critères et répondre à certains besoins de base. Le droit des réfugiés édicte des principes similaires pour ce qui est des réfugiés au sein des personnes rescapées.

11. La pratique et les mesures gouvernementales aident à combler ces lacunes juridiques, le droit étant de manière générale une manière d'entériner la pratique plutôt que de la précéder. L'Organisation Internationale Maritime est encouragée à entreprendre, dans le cadre de sa structure interne, une analyse des lacunes juridiques à combler pour encourager un développement positif du droit.
12. Les responsables politiques sont encouragés à reconnaître que:
- la question des « boat people » doit être considérée comme un enjeu et non comme une situation de crise.
  - Les signaux sont importants et les mauvais ne doivent pas être envoyés aux Etats ou aux capitaines, ce qui aurait pour effet de porter atteinte à l'intégrité des activités de recherches et de sauvetage.
  - Toute mesure pour combattre le trafic de clandestins ne doit pas porter atteinte aux responsabilités internationales en matière de protection des réfugiés.
  - La question est multidisciplinaire et doit être appréhendée en tant que telle.
13. La répartition générale des responsabilités concernant le sauvetage devrait être acceptée comme étant divisée ainsi :
- Les Etats côtiers ont le devoir de faciliter les opérations de sauvetage en s'assurant que tous les arrangements nécessaires sont en place.
  - Les Etats des pavillons doivent s'assurer que leurs capitaines viennent en aide aux personnes se trouvant en situation de détresse en mer.
  - La communauté internationale en général doit coopérer de manière à ce que l'intégrité du régime de recherche et de sauvetage soit respectée.
14. La procédure de détermination des caractéristiques ou du statut des personnes secourues par des navires non affrétés par un Etat doit normalement être conduite sur la terre ferme. S'il s'avère que des demandeurs d'asile et des réfugiés font partie des personnes secourues, l'Etat qui devra assurer le débarquement sera généralement l'Etat dont les responsabilités en matière de protection des réfugiés sont engagées en premier. Ceci implique en principe l'octroi d'un accès à des procédures d'asile justes et efficaces, et l'octroi de conditions de réception appropriées. Le transfert à un autre Etat de la détermination du statut de réfugié n'est permis par le droit international que sous certaines conditions et dans la mesure où des mesures de protection appropriées sont garanties. En outre, le débarquement, particulièrement lorsqu'il concerne un grand nombre de personnes ne signifie pas forcément l'octroi de solutions durables dans le pays où a lieu ce débarquement.
15. Pour répondre à ces situations de sauvetage en mer souvent complexes, il est nécessaire d'entreprendre au niveau international des efforts de coopération autour d'arrangements aboutissant à un partage des responsabilités. Ces arrangements devraient prendre en compte la détermination des demandes d'asile ou la réalisation de solutions durables, comme la réinstallation. Ils devraient en outre aborder la question de la réadmission dans les premiers

pays d'asile et/ou dans les pays tiers sûrs, ainsi que des arrangements pour le retour de ceux qui ont été identifiés comme n'ayant pas besoin de protection internationale. Des actions préventives en ce qui concerne le trafic de clandestins est également un des aspects à inclure dans un cadre de travail international.

16. En ce qui concerne le suivi de cette table ronde, les experts ont soutenu l'idée d'une collection plus systématique des données empiriques sur l'échelle et l'étendue du problème. Ceci, couplé avec une analyse des données, devrait être mené par différents acteurs et en tenant compte des différentes perspectives. L'UNHCR, pour sa part, s'engage à consolider ses directives concernant le sauvetage en mer des demandeurs d'asile et des réfugiés. L'initiative inter agences de l'Organisation internationale Maritime sera informée des résultats de cette table ronde d'experts et l'OMI sera encouragée à utiliser les mécanismes dont elle dispose pour aborder les inconsistances du droit. Le Comité exécutif de l'UNHCR et l'UNHCR, les mécanismes consultatifs de l'OIM, le Groupe d'Action sur l'Asile et sur la Migration (AGAMI) ont été considérés comme étant les autres forums appropriés pour les discussions futures.

**UNHCR, 11 avril 2002.**

**Table ronde d'expert sur la question du sauvetage en mer:  
Aspects spécifiques relatifs à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés,  
tenue à  
Lisbonne, Portugal, 25-26 Mars 2002**

**NOTE D'INFORMATION SUR LA PROTECTION DES DEMANDEURS  
D'ASILE ET DES REFUGIES SAUVES EN MER**

**I. Introduction**

1. La migration par la mer de populations en quête de sécurité, d'un lieu de refuge ou simplement de meilleures conditions de vie économiques n'est pas un phénomène nouveau. L'exode en masse des boat people vietnamiens tout au long des années 1980 a été suivi, dans les années 1990, par des départs massifs de pays comme l'Albanie, Cuba ou Haïti. Aujourd'hui, le terme de boat people est communément utilisé pour parler des demandeurs d'asile et des migrants qui tentent d'atteindre par bateau la destination la plus proche dans les régions de la Méditerranée, des Caraïbes ou du Pacifique. Dans la mesure où les embarcations utilisées sont souvent bondées et hors d'état de navigation, les questions liées au sauvetage en mer, au débarquement et à l'enregistrement des personnes rescapées sont redevenues importantes et difficiles à résoudre pour les Etats, les organisations internationales, l'industrie de la pêche et évidemment pour les personnes rescapées elles-mêmes, si vulnérables. Pour tenter de contenir ces flux de boat people, les pays de destination ont eu de plus en plus recours, dans le cadre général des mesures de contrôles migratoires, à des opérations d'interception en mer, parfois au détriment des mesures de sauvegarde et de protection adéquates.
2. Ce document examine les dispositions des différents domaines du droit international qui influent sur la question du sauvetage en mer des demandeurs d'asile et des réfugiés. Il vise à mettre en lumière les normes pertinentes ainsi que les points de droit qui nécessitent clarification. Il s'attache également à analyser les efforts institutionnels collectifs entrepris dans le passé et suggère les pistes de travail à explorer à l'avenir pour gérer la situation actuelle dans le cadre d'une co-opération internationale plus efficace.

**II. Cadre juridique général**

3. Le cadre juridique qui gouverne le sauvetage en mer et le traitement des demandeurs d'asile et des réfugiés repose sur les dispositions applicables du droit international de la mer et du droit des réfugiés. Entrent également en matière certains aspects du droit international des Droits de l'Homme et du régime émergent visant à combattre le crime transnational. Les paragraphes ci-dessous s'attachent à présenter les dispositions juridiques les plus pertinentes et offrent une interprétation, qui mériterait cependant une analyse et une élaboration plus poussée.

## A. le Droit maritime international

4. Porter secours à ceux qui sont en péril en mer est une des plus anciennes obligations maritimes. L'importance de ce principe est attestée par de nombreuses références dans le système codifié du droit international de la mer présenté dans plusieurs conventions, à savoir :
  - La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982;
  - La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer, telle qu'amendée, (Convention SOLAS, 1974);
  - La Convention Internationale sur les Recherches et le Sauvetage en mer, telle qu'amendée, (Convention SAR, 1979);
  - La Convention sur la Haute Mer de 1958 (dans la mesure où elle n'a pas été remplacée par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer).

### **Responsabilités des différentes parties**

5. Ces conventions stipulent toutes explicitement l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer<sup>97</sup>, obligation qui ne peut être affectée ni par le statut des personnes concernées, ni par leur nombre ou leur mode de voyage. Ce cadre juridique prévoit également une série de responsabilités qui doivent être considérées à la fois indépendamment et en relation les unes avec les autres.
6. La responsabilité du capitaine du navire<sup>98</sup> – La responsabilité du capitaine du navire est d'assurer l'assistance et/ou le sauvetage. Le droit international de la mer ne s'étend cependant pas sur une éventuelle responsabilité continue du capitaine une fois le sauvetage en mer effectué. Ce qui indique la nature de la responsabilité qui incombe au capitaine est le fait qu'il ou elle peut être tenu pour criminellement responsable par le droit national de certains Etats pour manquement au devoir d'assistance lorsqu'il se trouve aux commandes d'un navire battant pavillon de cet Etat<sup>99</sup>. En outre, le capitaine est non seulement

---

<sup>97</sup> Voir par exemple, paragraphe 2.1.10 du Chapitre 2 de l'annexe à la Convention SAR, 1979: "*les Parties doivent 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*". La règle 7 du Chapitre V de l'annexe à la Convention SOLAS demande à tout Etat de "*prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse en mer à proximité de ses côtes*." L'article 98(1) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 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, il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer* ». Certaines de ces dispositions sont reconnues de manière si universelle qu'elles sont considérées comme relevant du droit international coutumier.

<sup>98</sup> L'obligation qu'a le capitaine du navire de prêter assistance est réitérée de manière répétée dans le droit international de la mer. Codifié pour la première fois en 1910, il est incorporé à l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer et à l'article 10 de la Convention SAR de 1989. Il est également expressément mentionné dans la Convention SOLAS (V/7). Ces trois conventions imposent toutes au capitaine, dans la mesure où il ne met pas en danger son embarcation et les personnes qui s'y trouvent, de porter secours à toute personne en danger d'être perdue en mer et de secourir le plus rapidement possible les personnes en détresse. Cela est à nouveau mentionné dans la Convention SOLAS; la Convention SAR en revanche n'y fait pas référence dans la mesure où elle s'attache plutôt à définir les responsabilités des Etats parties à la Convention.

<sup>99</sup> C'est le cas au Royaume Uni et en Allemagne par exemple.

responsable de ceux auxquels il porte assistance mais il doit également assurer la sécurité générale de son embarcation. Effectuer une opération de sauvetage peut, dans certaines circonstances, mettre en danger les deux, par exemple si le nombre de personnes assistées est supérieur au nombre autorisé de passagers à bord et excède le nombre de gilets de sauvetage ou autre équipement essentiel de sécurité.

7. La responsabilité des Etats côtiers – Elle est mentionnée comme étant l’obligation de développer des services de recherches et de sauvetage appropriés. Les instruments concernés ne s’étendent cependant pas sur la responsabilité de l’Etat côtier en ce qui concerne le débarquement des rescapés ou une quelconque mesure consécutive au sauvetage<sup>100</sup>. Il va sans dire que les Etats côtiers ayant des côtes particulièrement longues, ou ceux avec une zone de recherche particulièrement étendue, ou encore ceux situés à proximités des principales routes de navigation maritime seraient, le cas échéant, particulièrement affectés.
8. La responsabilité de l’Etat du pavillon – Les Etats des pavillons sont évidemment liés par les prescriptions du droit maritime international. Toutefois, dans la pratique les responsabilités sont parfois difficiles à attribuer en raison des distinctions entre les navires qui ont une relation claire avec l’Etat du pavillon sous lequel ils naviguent et ceux qui opèrent sous un système de registre ouvert – les fameux *pavillons de complaisance*.<sup>101</sup> La responsabilité de l’Etat du pavillon a été partiellement invoquée sur la base du fait qu’un navire est considéré comme l’« extension flottante » de l’Etat en question ; ce qui s’avère être problématique en ce qui concerne les *pavillons de complaisance*. Comme cette position n’a donc parfois pas de base légale solide, il semble qu’elle ait contribué dans la pratique à attribuer certaines responsabilités aux Etats du pavillon et/ou aux navires commerciaux opérant sur leur autorité. Par exemple, en ce qui concerne le traitement des clandestins,

---

<sup>100</sup> L’obligation faite aux Etats de prêter assistance aux personnes en situation de détresse en mer est un principe clé du droit maritime. L’article 98 de UNCLOS demande à chaque Etat côtier de promouvoir l’établissement, l’opération et l’entretien d’un service approprié de recherche et de sauvetage en mer concernant la sécurité sur et par delà les mers et, si les circonstances le demandent, de coopérer avec les pays voisins à ces fins au moyen d’arrangements régionaux réciproques. Le détail des obligations de recherche et de sauvetage en mer est stipulé dans la Convention SAR, qui définit le sauvetage comme incluant non seulement la récupération des personnes en situation de détresse et la distribution d’aide médicale de première urgence mais aussi leur transfert dans un endroit sûr. La Convention SAR développe plus en détail les obligations techniques des Etats en matière d’opérations de sauvetage, sans pour autant mentionner spécifiquement la question du débarquement des rescapés.

<sup>101</sup> En ce qui concerne l’Etat du pavillon, l’Article 6 de la Convention sur la haute mer de 1958 stipule que: “*Les navires naviguent sous le pavillon d’un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d’un voyage ou d’une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l’immatriculation.*” En outre et en ce qui concerne plus spécifiquement les navires non-commerciaux, l’article 9 de la dite Convention stipule que, “*Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d’une immunité complète de juridiction de la part d’Etats autres que l’Etat du pavillon.*”

une pratique s'est développée qui tient largement pour responsable les propriétaires de navires pour tout clandestin trouvé à leur bord.<sup>102</sup>

Par nature, la responsabilité du navire est également conditionnée par sa fonction; qu'il s'agisse d'un navire commercial ou d'un navire appartenant à un Etat et affecté par celui-ci pour des tâches autres que commerciales. Font, entre autre, partie des navires d'Etat, les embarcations navales, les vedettes garde-côte et les embarcations de sauvetage spécialement affectées aux opérations de recherche et de sauvetage en mer. Lorsque de telles embarcations sont engagées dans des opérations de sauvetage dans les eaux territoriales, la responsabilité des personnes secourues incombe naturellement à l'Etat concerné. Ceci peut être considéré comme étant également le cas en haute mer, en particulier si le sauvetage a lieu dans le cadre de mesures d'interception.

9. Les rôles et responsabilités des agences internationales et de la communauté internationale dans son ensemble – les agences internationales, comme l'Organisation maritime Internationale (OMI), l'UNHCR et l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) ont des domaines de compétences spécifiques mais différents envers les personnes secourues mer. C'est l'OMI qui a les responsabilités les plus larges et les plus directes. Elle supervise le développement du droit international maritime, insistant sur les questions de sécurité, fournissant une assistance et des conseils techniques aux Etats pour leur permettre de respecter leurs obligations contractuelles. Le HCR est spécifiquement responsable de guider et d'assister les Etats et autres acteurs en ce qui concerne le traitement des demandeurs d'asile et des réfugiés secourus en mer et de surveiller le respect des responsabilités de protection des réfugiés dans ces cas<sup>103</sup>. L'OIM joue quant à lui un rôle spécifique en ce qui concerne les besoins des migrants en mer, dans le cadre de son mandat plus large concernant toutes les questions liées à la migration. La Communauté internationale dans son ensemble a une responsabilité en ce sens qu'elle doit développer des mécanismes particuliers de partage des responsabilités, impliquant les Etats et d'autres acteurs pour assurer des réponses appropriées face à la gamme des scénarios impliquant les migrants, les demandeurs d'asile, les réfugiés et d'autres personnes en difficulté en mer. Les responsabilités

---

<sup>102</sup> Malgré les efforts de promotion du principe de responsabilité partagée pour la résolution du problème des clandestins en mer, illustrés notamment par l'adoption en 1997 par l'OMI de « Directives pour le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestins » (sous les auspices du Comité FAL / Convention visant à faciliter le trafic maritime international), la pratique continue à faire porter la responsabilité aux compagnies de navigation, jusqu'au point de leur faire ré-endosser la responsabilité des clandestins déjà débarqués mais rejetés après une procédure nationale d'asile. Il faut souligner que les Directives FAL avaient été adoptées pour combler le vide juridique, résultant du fait que la Convention Internationale concernant les clandestins en mer de 1957 n'est toujours pas entrée en vigueur.

<sup>103</sup> Pour plus de détails concernant la compétence du HCR, voir annexe 1, Background Note; Concerning the Competence of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), in relation to rescue-at-sea matters, distribuée aux participants dans COMSAR 6, Groupe de travail 1, lors de la session du Comité tenue à Londres, du 18 au 20 février 2002.

assumées par la communauté internationale ne se limitent pas simplement aux réponses mais impliquent également des mesures d'action préventives.<sup>104</sup>

### *Transfert en un lieu sûr*

10. L'obligation de prêter assistance aux personnes en péril en mer va de soit. Reste cependant une ambiguïté, voire une lacune juridique, dans le droit maritime international lorsqu'il s'agit de déterminer les étapes qui suivent la procédure de sauvetage en mer en tant que telle.
11. La définition SAR du sauvetage en mer<sup>105</sup> implique le débarquement dans la mesure où l'exigence du "transfert en un lieu sûr" ne peut être considéré comme ayant eu lieu si les rescapés sont indéfiniment maintenus à bord du navire qui les a secourus. Mais ni la Convention SAR, ni les autres instruments de droit international n'établissent de critère pour le débarquement. Les discussions récentes au sein de l'OMI ont également mis en lumière l'absence de clarté sur cette question. Face à cette lacune juridique, l'UNHCR a toujours prôné le débarquement rapide au port le plus proche.<sup>106</sup>
12. L'efficacité du régime international de recherche et de sauvetage en mer repose sur la prévisibilité et la promptitude des réactions de tous les acteurs en présence. Ceci est cependant particulièrement difficile à obtenir lorsqu'il apparaît qu'il y a des demandeurs d'asile et des réfugiés parmi les personnes secourues. Les exemples ont montré que, dans de telles situations, les Etats ont mis en question l'étendue de leurs responsabilités et ont retardé, voire bloqué, le débarquement, arguant que cela aboutirait à une surcharge de leurs systèmes d'asile, encouragerait la migration irrégulière et favoriserait les opérations clandestines. Ces préoccupations sont valables et doivent être totalement prises en compte, lorsqu'on en vient à imaginer un cadre de coopération internationale pour ce qui est de la situation des demandeurs d'asile secourus en mer.
13. Quant au capitaine du navire, son souci principal est la sécurité de son navire ainsi que la sécurité et la santé de ses passagers. Les procédures et règles de conduite existantes prennent rarement suffisamment compte le danger potentiel pour le navire de ne pas pouvoir accoster immédiatement au premier port d'escale.

---

<sup>104</sup> Cf. par exemple le Préambule du *Protocole contre le trafic des migrants par terre, air et mer, 2000*, qui reconnaît le besoin de renforcer la coopération internationale pour s'attaquer aux causes profondes de la migration.

<sup>105</sup> Voir Annexe, Chapitre 1, para. 1.3.2 as, "*une opération destinée à récupérer des personnes en situation de détresse, à leur fournir toute assistance médicale ou autre, et à les conduire en un lieu sûr*".

<sup>106</sup> Le terme de "prochain port d'étape" n'est mentionné nulle part dans les dispositions du droit maritime international traitant du sauvetage en mer, mais il a été utilisé dans ce contexte dans de nombreuses conclusions adoptées sur le sujet par le Comité Exécutif de l'UNHCR.

Les préoccupations concernant la santé et la sécurité incluent:

- l'insuffisance de vivres et de ressources en eau par rapport au nombre de personnes à bord;
- l'insuffisance de moyens médicaux pour le nombre de personnes à bord;
- les urgences médicales en mer;
- l'excès de passagers par rapport au nombre légalement autorisé;
- l'insuffisance d'équipement de sauvetage par rapport au nombre de personnes à bord;
- l'insuffisance de place de couchage pour le nombre de personnes à bord;
- les risques quant à la sécurité de l'équipage et des passagers s'il s'avère que les personnes montées à bord se comportent de manière agressive ou violente ou menacent de le faire.

14. Du point de vue de l'UNHCR, l'enjeu humanitaire le plus pressant dans chaque opération de sauvetage en mer est de sauver des vies et d'assurer le soin des rescapés sévèrement traumatisés, sans insister de manière abusive sur les obstacles techniques et légaux. Il est crucial à cet égard que les capitaines de navires soient soutenus lorsqu'ils entreprennent de sauver des vies et qu'ils soient confiants qu'un débarquement rapide et sûr sera garanti.

15. En conséquence, un certain nombre de facteurs rentrent en ligne de compte lorsqu'on considère la question du débarquement des personnes secourues en mer, et en particulier s'il s'agit de demandeurs d'asile et de réfugiés. Ces facteurs incluent; i) les obligations légales; ii) les préoccupations pratiques, sécuritaires et humanitaires; and iii) les intérêts commerciaux. Ces différentes considérations peuvent parfois être perçues comme représentant des conflits d'intérêts et une analyse plus profonde de leur interaction serait nécessaire. L'UNHCR est de l'avis qu'un des guides de travail pour formuler les réponses les plus appropriées réside dans l'analyse de l'interface du droit international maritime et des autres domaines et pratiques du droit international, en particulier les exigences du droit des réfugiés.

#### B. Le droit international des réfugiés<sup>107</sup>

16. Le droit international maritime considère que la nationalité et le statut des individus n'ont aucune incidence sur l'obligation de porter assistance.<sup>108</sup> En

---

<sup>107</sup> L'essentiel du droit international des réfugiés, comprenant la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, son Protocole additionnel de 1967 et de nombreuses conclusions du Comité Exécutif de l'UNHCR (Conclusions EXCOM), est complété par le droit international des Droits de l'Homme. Le droit international des réfugiés met essentiellement l'accent sur l'identification de ceux qui correspondent à la définition du réfugié contenue dans l'article 1 A (2) de la Convention de 1951 et doivent donc bénéficier de la protection internationale. Notez que l'article 11 de la Convention de 1951 fait explicitement référence aux marins réfugiés. Cf p. 82 de *Convention Relating to the Status of Refugees; Its History, Contents, and Interpretation, a Commentary by Nehemiah Robinson*, republié par l'UNHCR en 1997, pour plus d'information concernant la logique de la disposition et les obligations qu'elle impose aux Etat des pavillons. L'accord de La Haye de 1957 relatif aux marins réfugiés apporte un complément à ces obligations spécifiques.

<sup>108</sup> Tel que spécifié par exemple, Chapitre 2, paragraphe 2.1.10 de la Convention SAR.

revanche, le droit international des réfugiés est basé sur le principe qu'une personne a une crainte fondée de persécution, pour des motifs précis, avant qu'il ou elle ne puisse bénéficier de la protection internationale. Des clarifications quant à son statut dans le contexte du droit des réfugiés sont donc essentielles pour déterminer les obligations envers cette personne. Il est évident que le capitaine du navire n'est pas l'autorité compétente pour déterminer le statut de ceux qui lui incombent temporairement après une opération de sauvetage en mer. Permettre un accès rapide à des procédures d'asile justes et efficaces est par conséquent indispensable pour s'assurer que les demandeurs d'asile et les réfugiés qui se trouvent parmi les rescapés aient accès à la protection dont ils ont besoin.

17. La responsabilité des Etats sous le droit international des réfugiés, et en particulier dans la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, est invoquée dès que la présence de demandeurs d'asile parmi les personnes rescapées est avérée. En accord avec l'objet et la raison d'être de la Convention de 1951 et du régime qu'elle couvre, la responsabilité qu'a l'Etat d'autoriser l'admission sur son territoire, au moins sur une base temporaire, et de permettre l'accès aux procédures d'asile a été développée dans un grand nombre de Conclusions du Comité Exécutif du Programme de l'UNHCR (Conclusions EXCOM).

Parmi ces conclusions (liste non exhaustive):

- Conclusion EXCOM No. 22 (1981), Part II A, para. 2 qui stipule: "Dans tous les cas, le principe fondamental du non-refoulement – y compris le non-refus d'admission à la frontière doit être scrupuleusement respecté" ;
- Conclusion EXCOM No. 82 (1997), para. d, (iii) réitère: "la nécessité d'admettre les réfugiés sur le territoire des Etats, impliquant le non-rejet aux frontières, en l'absence de procédures justes et efficaces de détermination de statut et des besoins de protection" ;
- Conclusion EXCOM No. 85 (1998), para. q: "...réitère à cet égard la nécessité d'admettre les réfugiés sur le territoire des Etats, ce qui interdit le rejet aux frontières sans avoir accès à des procédures de détermination justes et efficaces de leur statut et de leur besoin de protection".

18. La Convention de 1951 définit qui sont les personnes qui peuvent bénéficier de la protection et établit les principes clés, tels la non-pénalisation pour entrée illégale et le non-refoulement.<sup>109</sup> Elle ne prévoit pas, cependant, de procédures spécifiques pour la détermination du statut de réfugié en tant que telle. Il est toutefois clairement entendu et reconnu par les Etats que des procédures justes et efficaces sont essentielles pour que la Convention de 1951 s'applique totalement.<sup>110</sup> Les Etats doivent recourir à ces procédures pour identifier ceux

---

<sup>109</sup> Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, Articles, 1, 31 et 33.

<sup>110</sup> Voir, Conclusion EXCOM No. 81 (XLVII) 1997, para. (F) (A/AC.96/895, para 18); Conclusion EXCOM No. 82 (XLVIII) 1997 para. (d)(iii) (A/AC/96/895); Conclusion EXCOM No 85 (XLIX), 1998, para. (q) (A/AC.96/911, para. 21.3). Il faut noter que dans les situations d'afflux massifs, il peut s'avérer impossible de donner accès à des procédures individuelles et qu'il faille donc envisager d'autres réponses.

pour lesquels la protection définie par la Convention de 1951 doit s'appliquer et ceux qui ne doivent pas en bénéficier.

19. Le principe de l'accès à une procédure juste et efficace est également applicable pour les demandeurs d'asile et les réfugiés rescapés en mer. Les raisons motivant leur fuite et les circonstances de leur sauvetage conduisent fréquemment à de sévères traumatismes. Pour l'UNHCR, cela constitue un argument supplémentaire pour exiger un débarquement rapide suivi d'un accès à une procédure de détermination de statut. La réalisation de ces objectifs implique qu'un certain nombre de points clés aient été clarifiés, comme: i) l'identification des demandeurs d'asile parmi les rescapés, ainsi que, ii) la détermination de l'Etat responsable, en vertu du droit international, de l'admission et de l'enregistrement des demandes d'asile.

### *L'identification des demandeurs d'asile*

20. Pour ce qui concerne le premier point, à une frontière terrestre, l'identification d'un demandeur d'asile s'opère en principe par le dépôt d'une demande d'asile auprès des autorités compétentes de l'Etat. Ceci peut être effectué à l'entrée du territoire, au moyen d'une demande verbale ou écrite, auprès des gardes-frontière. En cas de sauvetage en mer, les mécanismes permettant de déposer une demande d'asile sont moins clairs.
21. Le fait que le régime juridique qui s'applique à bord d'un navire est celui de l'Etat de son pavillon, ne signifie pas pour autant que toutes les procédures administratives de l'Etat du pavillon soient applicables dans de telles situations. Dans la mesure où le capitaine ne connaît pas la nationalité et le statut des personnes en situation de détresse, on ne peut raisonnablement exiger de lui qu'il assume d'autres responsabilités que celle de porter assistance à ces personnes. L'identification et la détermination de leur statut incombent aux autorités de l'Etat qui sont formés pour cette tâche.
22. Du point de vue de l'UNHCR, l'identification puis l'enregistrement des demandeurs d'asile ne peuvent être réellement menées à bien que sur la terre ferme. Les opérations d'enregistrements de réfugiés à bord d'un navire, qu'il s'agisse d'une première procédure de sélection ou d'une véritable détermination de statut, ont déjà été tentées par le passé dans des situations de crise. Elles ont posé un certain nombre de problèmes comme, entre autres, celui de l'accès aux traducteurs, celui du respect de la confidentialité des interviews toujours menées dans des conditions difficiles à bord d'un navire, celui de l'accès à un conseil juridique approprié et celui des mécanismes d'appel.
23. L'enregistrement à bord peut se révéler réalisable dans certaines circonstances limitées, selon que le nombre et l'état des personnes concernées, le confort du navire et sa situation géographique le permettent. Il n'est cependant pas souhaitable dans des situations impliquant un grand nombre de personnes ou si leur état physique et/ou mental n'est pas favorable. Il est totalement à exclure

lorsque les rescapés se trouvent à bord d'une embarcation commerciale. La première des priorités dans tous les cas reste celle d'un débarquement rapide et sécurisé, suivi d'un accès à une procédure juste et efficace. Répondre de façon efficace à l'enjeu que constitue l'identification des demandeurs d'asile implique de reconnaître que le statut des rescapés ne peut être correctement déterminé que par des autorités compétentes après un débarquement.

#### *Détermination de l'Etat responsable en droit international des réfugiés*

24. Ceci pose la question de savoir quel est, selon le droit international des réfugiés, l'Etat responsable d'octroyer aux demandeurs d'asile l'entrée sur son territoire (au moins sur une base temporaire) et de leur donner accès à une procédure d'asile. Le droit international des réfugiés, en lien avec le droit international maritime, suggère que c'est en général l'Etat sur le territoire duquel le débarquement des rescapés a lieu qui est responsable. Ce sera normalement l'Etat côtier le plus proche du lieu de sauvetage.
25. L'Etat du pavillon pourrait aussi être considéré comme principalement responsable dans certaines circonstances. Là où il est clair que les personnes secourues avaient l'intention de demander l'asile à l'Etat en question, ce dernier pourrait être considéré comme tenu de répondre à cette demande et d'autoriser l'accès à sa procédure d'asile nationale. Dans le cas où le nombre de rescapés est limité, on peut raisonnablement envisager qu'ils restent à bord du navire en attendant de pouvoir être débarqué sur le territoire de l'Etat d'enregistrement. Les circonstances peuvent conduire également au débarquement sur le territoire d'un Etat tiers, envisagé comme mesure transitoire, et qui n'implique pas que ledit Etat assume une quelconque responsabilité en matière de réception et d'enregistrement des demandes. Sans doute, et même en haute mer, la responsabilité incombant à l'Etat du pavillon serait plus importante, s'il s'agit d'opérations de sauvetage ayant lieu dans le cadre d'opérations d'interception. L'effet cumulatif de la destination en vue et l'intervention délibérée de l'Etat pour empêcher les demandeurs d'asile d'atteindre la destination qu'ils s'étaient fixés étaye un tel arrangement.<sup>111</sup>
26. Le Comité Exécutif de l'UNHCR a formulé un certain nombre de conclusions relatives au sauvetage en mer, mettant l'accent sur la question du débarquement et de l'admission. Ces Conclusions reflètent l'expérience des années 1980, caractérisées par de sérieuses préoccupations relatives au refus de débarquement, surtout si seulement demandé sur une base temporaire, ce qui aurait découragé le sauvetage en mer et porté atteinte aux autres obligations internationales. Bien que la situation actuelle ne soit pas aussi grave que celle des années 1980, il existe néanmoins quelques similitudes et à présent comme autrefois, des vies sont en danger. La nécessité de respecter en

---

<sup>111</sup> La Conclusion EXCOM No. 15 (XXX) de 1979 stipule, *inter alia*, "Il convient de tenir compte, dans toute la mesure du possible, des intentions de l'intéressé touchant le pays où il souhaite demander asile." Ceci ne confère cependant pas aux demandeurs d'asile un droit illimité pour choisir le pays dans lequel ils veulent demander l'asile. La référence est plutôt encadrée dans le contexte particulier de situations impliquant des demandeurs d'asile individuels et constitue un critère parmi d'autres. Elle donne toutefois une direction quant à la manière de traiter la question des réfugiés sans pays d'asile.

toute circonstance l'obligation de porter assistance et les obligations conséquentes prévues par le droit des réfugiés restent primordiales.

27. Les principes essentiels des Conclusions de l'EXCOM sont les suivants:

- Conclusion EXCOM No. 14 (1979), para. c, a noté avec préoccupation: "...que des réfugiés avaient été repoussés à la frontière... au mépris du principe de non-refoulement, et que des réfugiés arrivant par mer, s'étaient vus refuser l'asile, même temporaire, ce qui avait mis leur vie en danger..."
- Conclusion EXCOM No. 15, (1979) para. c, stipule: "Tous les Etats côtiers ont l'obligation humanitaire de permettre aux navires en détresse de chercher refuge dans leurs eaux et d'accorder l'asile ou tout au moins un refuge provisoire aux personnes à bord qui souhaitent chercher asile"
- Conclusion EXCOM No.23, (1981) para. 3 stipule "Conformément à la pratique établie au niveau international, qui est étayée par les instruments internationaux pertinents, les personnes sauvées en mer devraient normalement être débarquées au premier port d'escale. Cette pratique devrait également être appliquée aux personnes en quête d'asile sauvées en mer. En cas d'afflux massif de ces personnes en quête d'asile, ces personnes devraient toujours se voir accorder refuge, au moins temporairement. Les Etats devraient contribuer à faciliter leur débarquement en accordant des possibilités de réinstallation au nom des principes de la solidarité internationale et du partage des charges".

28. En résumé, les déclarations du Comité Exécutif, ajoutées à l'obligation en droit maritime de permettre le « transfert dans un endroit sûr », enjoignent les Etats à permettre le débarquement des demandeurs d'asile au *premier port d'escale*<sup>112</sup>.

### ***“Premier port d'escale”***

29. Dans la mesure où la notion de “premier port d'escale”, s'agissant du débarquement de rescapés, n'est nulle part clairement définie, de multiples chemins à explorer s'ouvrent pour clarifier le concept. Dans de nombreuses situations, en particulier lorsque l'on est en face d'un grand nombre de rescapés, ce sera en effet, par souci principal de sécurité, le port le plus proche en terme de proximité géographique. Dans certaines circonstances, il est également possible de concevoir que le port où a eu lieu l'embarquement soit le lieu le plus approprié pour effectuer le débarquement, dans la mesure où il incombe à l'Etat d'embarquement d'empêcher que des navires hors d'état de navigation quitte son territoire. L'autre option est le prochain port d'escale prévu. Cette solution est justifiée, par exemple, dans les cas où le nombre de personnes rescapées n'est pas très important et où la sécurité du navire et de son équipage n'est pas menacée et ne nécessite pas que le navire dévie de son parcours initialement prévu. D'autres situations peuvent se présenter où le prochain port d'escale n'est pas forcément le plus proche mais plutôt le mieux à même d'accueillir des personnes blessées et traumatisées et d'enregistrer des

---

<sup>112</sup> Comme noté précédemment, la notion en tant que telle de “prochain port d'étape”, en lien avec le débarquement des personnes secourues en mer, est inconnue du droit maritime mais résulte plutôt des conclusions de l'EXCOM.

demandes d'asile par la suite. Dans d'autres cas encore, lorsqu'il s'agit d'interception en mer de migrants clandestins par des navires d'une flotte nationale, le port le plus proche sur le territoire de l'Etat concerné peut être considéré comme le plus approprié pour débarquer les personnes concernées. D'un point de vue humanitaire et sécuritaire, le critère principal à prendre en considération pour déterminer le lieu du débarquement devrait être celui d'assurer la dignité et la sécurité des rescapés et de l'équipage.

30. Prenant en compte toutes ces considérations, l'élaboration de critères pour définir *le port plus approprié pour le débarquement*, devrait tenir compte des facteurs suivants:

- Les obligations légales des Etats selon le droit international maritime et le droit international des réfugiés;
- Les impératifs humanitaires et de sécurité envers les personnes rescapées;
- Les impératifs de sécurité pour le navire et son équipage;
- Le nombre de personnes concernées et la nécessité de pourvoir un débarquement rapide;
- La capacité technique du port en question d'assurer le débarquement;
- La nécessité d'éviter le débarquement dans le pays d'origine de ceux qui invoquent une crainte fondée de persécution;
- Les implications financières et la responsabilité des compagnies de navigation impliquées dans les opérations de sauvetage.

#### C. Le droit international des droits de l'Homme

31. Le Droit international des Droits de l'Homme définit également d'importants critères pour le traitement des personnes en détresse ou sauvées en mer. Le traitement humain de toutes les personnes rescapées, quels que soit leur statut légal et les circonstances dans lesquelles elles ont été rescapées sont d'importance capitale. Les principes de base, comme la protection du droit à la vie, à la liberté, la protection contre des traitements cruels, inhumains ou dégradants et le respect de l'unité de la famille doivent toujours être respectés.<sup>113</sup>

#### D. Le droit criminel international

32. Les questions afférentes au droit criminel international émergent dans le cas où une opération de sauvetage est rendue nécessaire à la suite d'opérations de contrebande. Lorsque de grands groupes de personnes sont trouvés sur des embarcations de fortune, impropres à la navigation, et ne respectant les principes de base de la sécurité maritime, il peut en effet s'agir de trafic de clandestins. Combattre le crime organisé est source de préoccupation pour les Etats du monde entier, très préoccupés par l'importance de ces trafics pratiqués désormais à grande échelle et par les profits qu'ils génèrent.

---

<sup>113</sup> Pour une discussion plus approfondie des critères applicables des droits de l'Homme, voir *Accueil des demandeurs d'asile, y compris les normes de traitement dans le contexte des différents systèmes d'asile* EC/GC/01/17, traitant des situations qui peuvent être considérées comme s'appliquant *mutatis mutandis* dans les situations de sauvetage en mer.

33. Le Protocole de 2000 contre le trafic illicite de Migrants par Terre, Air et Mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée constitue à ce jour, et bien qu'il ne soit pas encore entré en vigueur, l'instrument juridique le plus complet traitant du trafic d'êtres humains.<sup>114</sup> Selon ce protocole, le fait que les migrants, y compris les demandeurs d'asile et les réfugiés, aient été victime de trafic ne les prive d'aucun de leurs droits en ce qui concerne les mesures de protection et d'assistance. Dans le contexte du sauvetage en mer, il est primordial que les droits des personnes rescapées ne soient pas indûment restreints en conséquence des mesures entreprises pour punir le crime que constitue le trafic de clandestins. La responsabilité du crime repose entièrement sur les trafiquants et non les usagers involontaires de leurs services.
34. En ce qui concerne le cas particulier des demandeurs d'asile et des réfugiés, il est à noter que l'article 19 du Protocole prévoit une clause générale de sauvegarde pour assurer sa compatibilité avec les obligations du droit international des réfugiés.<sup>115</sup> La formulation de l'article 19 indique clairement qu'il n'y a pas de conflit inhérent entre les dispositions du droit international contre le crime et celles prévues par le droit international des réfugiés. Combattre le crime n'implique pas restreindre les droits des demandeurs d'asile et des réfugiés.

### III. Le cadre international de coopération

35. Etant donné la complexité des situations de sauvetage en mer, entre autres en raison de l'implication de toute une série d'acteurs et de responsabilités différentes, un cadre de coopération internationale est devenu nécessaire dans ce domaine. Son objectif principal étant de définir les responsabilités de manière à ce que des mesures puissent être rapidement prises.

#### A. Pratiques du passé et enjeux actuels

36. Une revue rapide des mesures pratiquées par le passé peut permettre des suggestions quant aux types d'arrangements susceptibles de répondre aux enjeux actuels.

---

<sup>114</sup> L'article 16(1) oblige les Etats à prendre "toutes les mesure appropriées ... pour préserver et protéger les droits des personnes" qui ont été l'objet de trafic illicite de migrants "en particulier le droit à la vie et le droit de ne pas être soumis à la torture ou à d'autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants". En outre, selon l'article 16(3), les Etats devraient accorder "une assistance appropriée aux migrants dont la vie ou la sécurité sont mises en danger" par le fait qu'ils ont été l'objet de ces actes. En application des provisions de l'article 16, il est demandé aux Etats, paragraphe 4, de prendre en compte tout spécialement les besoins des femmes et des enfants.

<sup>115</sup> L'article 19 stipule qu' "aucune disposition de ce Protocole n'a d'incidence sur les autres droits, obligations et responsabilités des États et des particuliers en vertu du droit international, y compris du droit international humanitaire et du droit international relatif aux droits de l'homme et en particulier, lorsqu'ils s'appliquent, de la Convention de 1951 et du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés ainsi que du principe de non refoulement qui y est énoncé."

- La crise des boat people vietnamiens a accéléré l'élaboration de mécanismes de réponse pour soutenir les efforts de sauvetage en mer et la recherche ultérieure de solutions durables. Les plus importantes ont été les plans d'Offre de réinstallation DISERO ("Disembarkation Resettlement Offers Scheme" ou "plan d'offre de débarquement en vue de la réinstallation") et RASRO ("Rescue-at-Sea Resettlement Offers Scheme" ou "Plan de sauvetage en mer en vue de la réinstallation").<sup>116</sup> Ces deux plans sont révélateurs du degré de coopération nécessaire entre les Etats pour permettre des mécanismes de réponse appropriés.
- Les éléments constituant des deux plans contenaient:
  - Un accord des Etats côtiers permettant le débarquement
  - Un accord des Etats côtiers sur le principe d'offrir un refuge temporaire
  - Des garanties sans durée limitée de la part des pays tiers que les personnes sauvées en mer seraient réinstallées ailleurs.

37. Toutefois, les plans DISERO et RASRO furent tous deux clos *in fine*, puisque la garantie que tout ressortissant vietnamien sauvé en mer serait réinstallé dans les 90 jours n'était pas conforme aux principes du Plan d'Action Global de 1989. Celui-ci prévoyait en effet qu'une procédure de sélection visant à déterminer leur statut s'appliquerait à tous les nouveaux arrivants. Les pays de la région devinrent de plus en plus réticents à accepter le débarquement des personnes rescapées, craignant que les garanties de réinstallation ne soient pas suivies d'effet.

38. Dans le contexte actuel, toute considération nouvelle de mécanismes semblables aux plans DISERO et RSARO devra prendre en compte le fait que la grande majorité des personnes concernées alors étaient considérées comme réfugié *prima facie*, fuyant directement leur lieu d'origine. La situation d'aujourd'hui est faite de mouvements complexes et de flux mixtes, dans le cadre desquels le statut de réfugié des personnes concernées doit être déterminé avec attention.<sup>117</sup> La nature composite des mouvements d'aujourd'hui, ajoutée aux politiques d'asile généralement restrictives, ajoute un élément de difficulté à l'établissement de politiques et de critères communs pour l'enregistrement des demandes d'asile des personnes sauvées en mer.

---

<sup>116</sup> Les deux plans ont été élaborés dans les années 1980 dans le cadre d'un accord global de coopération entre l'UNHCR et les Etats.

<sup>117</sup> La plupart des mouvements migratoires qui donnent lieu aux débats actuels sont des mouvements mixtes. Cela ne devrait pas, cependant, exclure toute possibilité d'une reconnaissance *prima facie* dans le cas d'un afflux massif de personnes par la mer provenant directement d'un pays d'origine particulier, comme ce fut le cas pour les vietnamiens dans les années 1980. Dans un tel scénario, la détermination du statut individuel du réfugié serait irréalisable et les mécanismes de réponse devraient être adaptés proprement.

## B. Eléments pour un cadre international

39. Dans ce contexte, il est souhaitable d'explorer la possibilité d'un cadre international, répondant aux objectifs suivants:

- Le soutien du régime international de recherche et de sauvetage en mer;
- L'allègement de la charge que constitue le débarquement des rescapés pour les Etats;
- Une approche visant un partage équitable des responsabilités en ce qui concerne la détermination du statut de réfugié et les besoins de protection internationale des personnes secourues en mer;<sup>118</sup>
- Une approche visant un partage équitable des responsabilités pour la réalisation de solutions durables à la hauteur des besoins en matière de protection internationale;<sup>119</sup>
- Des accords sur la réadmission et une assistance – financière et autre – renforcée dans les premiers pays d'asile;
- L'accord des pays d'origine d'accepter le retour de leurs ressortissants qui sont considérés, après examen dans le cadre d'une procédure d'asile juste et efficace, comme n'ayant pas besoin d'une protection internationale

40. Pour assurer l'efficacité d'un cadre de travail international, les rôles et les responsabilités des nombreux acteurs doivent être clarifiés. Les acteurs principaux sont:

- Les demandeurs d'asile et les réfugiés;
- Les pays d'origine;
- Les pays de premier asile;
- Les pays de transit;
- Les pays d'embarquement;
- Les pays de débarquement;
- Les Etats du pavillon;
- Les Etats côtiers;
- Les pays de réinstallation;
- La communauté des pays donateurs;
- Les organisations internationales, notamment le HCR, l'OIM et l'OMI.

---

<sup>118</sup> Elle devrait, par exemple, inclure des arrangements ad hoc, permettant d'aider les Etats dans l'enregistrement des demandes d'asile, lorsque le nombre de demandeurs d'asile secourus dépasse la capacité d'absorption des systèmes d'examen individuels des demandes d'asile dans les lieux de débarquement. Cela pourrait supposer le déploiement en renfort d'examineurs des demandes d'asile de pays tiers, des arrangements de transfert pour l'enregistrement des cas et des mesures de formation pour renforcer la protection et l'assistance. Des mécanismes potentiels de relais dans les régions immédiatement affectées, basés sur des critères et quotas prédéfinis, pourraient jouer un rôle positif pour la mise en place de tels arrangements.

<sup>119</sup> La constitution de réserves de places de réinstallation pour les situations de sauvetage en mer pourrait être envisagée. Cela nécessiterait la mise en place de mécanismes pour traiter les cas d'urgence.

41. Du point de vue de l'UNHCR, les préoccupations les plus importantes en matière de droit des réfugiés sont entre autre:
- Le droit de chercher et de trouver asile;
  - Le principe du *non-refoulement*;
  - L'accès à des procédures d'asile justes et efficaces;
  - Les conditions de traitement ;
  - Un bon équilibre entre la responsabilité des Etat et celle des organisations internationales ;
  - Un retour sûr vers les pays de premier asile;
  - Des solutions durables pour les personnes reconnues réfugiées;
  - Un retour organisé et effectué dans des conditions humaines pour les personnes qui sont considérées comme n'ayant pas besoin d'une protection internationale.
42. Un cadre de travail réaliste doit aussi prendre dûment en compte le contexte plus général, notamment les facteurs suivants:
- L'impact du trafic de clandestins et les mouvements irréguliers;
  - Les pratiques d'interception en mer;
  - Les effets néfastes de l'exportation de pratiques douteuses;
  - Le partage nécessaire des responsabilités par opposition à la responsabilité individuelle des Etats.
  - L'impact sur les politiques de réinstallation ;
  - L'enjeu que constitue le traitement des cas considérés comme n'ayant pas besoin de protection internationale.
43. En outre, l'importance des mesures préventives ne devrait pas être négligée. De nombreuses mesures concrètes – comme des campagnes publiques d'information, la mise en œuvre de moyens pour empêcher le départ des embarcations de fortune impropres à la navigation, et des mesures rigoureuses de mise en application du droit criminel envers les trafiquants de clandestins - peuvent être prises pour décourager les candidats à de dangereuses traversées maritimes.
44. Enfin, il est nécessaire de satisfaire les besoins d'information, notamment i) des mesures pour combler le manque d'information concernant l'échelle et l'étendue du problème; ii) des mesures permettant de faire l'inventaire et l'analyse des normes législatives existantes de manière plus détaillée, en proposant des recommandations d'amendement à la législation là où cela s'avère nécessaire; iii) une procédure d'échange d'information ouverte et transparente sur les pratiques actuelles afin d'identifier les bonnes mesures existantes, et; iv) l'élaboration d'une stratégie globale d'information sur les problèmes de sauvetage en mer, particulièrement sur les droits et les devoirs des acteurs impliqués, à destination de l'opinion publique.

#### IV. Observations finales

45. Nous espérons que cette note de base permettra de stimuler une discussion sur la manière de traiter ces situations complexes de sauvetage en mer impliquant des demandeurs d'asile et des réfugiés.

**Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR) 18 Mars 2002<sup>120</sup>**

---

<sup>120</sup> Version finale présentée lors de la table ronde d'experts *Sauvetage en mer : Aspects spécifiques relatifs à la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés*, qui s'est tenue à Lisbonne, au Portugal les 25 et 26 mars 2002.