

# SAUVETAGE EN MER

GUIDE DES PRINCIPES ET DES MESURES QUI  
S'APPLIQUENT AUX RÉFUGIÉS ET AUX MIGRANTS



# INTRODUCTION

Le phénomène du mouvement par mer de réfugiés et de migrants n'est pas nouveau. Depuis longtemps, dans toutes les régions du monde, des individus désespérés risquent leur vie à bord de navires et autres embarcations inaptes à prendre la mer. Certains espèrent trouver du travail, de meilleures conditions de vie ou des possibilités d'études et de formation. D'autres recherchent une protection internationale contre la persécution, les conflits ou d'autres menaces à leur vie, leur liberté ou leur sécurité. Ce faisant, ils placent souvent leur sort entre les mains de passeurs criminels sans scrupules. Outre les conditions dangereuses dans lesquelles ils sont transportés, un grand nombre de ces individus sont confrontés à l'exploitation, aux abus et à la violence au cours de leur voyage.

Dans le monde entier, les services de recherche et de sauvetage (SAR) dépendent en grande partie du transport maritime international pour porter assistance à toute personne en situation de détresse en mer.

De nos jours, des signaux de détresse peuvent être transmis rapidement à l'aide de techniques de communication terrestre et par satellite aux autorités côtières chargées des services de recherche et de sauvetage, ainsi qu'aux navires se trouvant à proximité immédiate. L'opération de sauvetage peut être rapide et coordonnée.

Néanmoins, le sauvetage et le débarquement en lieu sûr sont des opérations complexes qui nécessitent l'intervention de parties ayant chacune des obligations spécifiques en vertu du droit international maritime, ainsi qu'en vertu d'autres régimes du droit international, en particulier le droit des réfugiés et les droits de l'homme.

Même une fois l'opération de sauvetage effectuée, il n'est pas toujours aisé d'obtenir l'accord des États pour le débarquement des migrants et des

réfugiés. Conscients de ces difficultés, les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté, en 2004<sup>1</sup>, des amendements à deux conventions maritimes touchant à ces questions. Tout comme les capitaines de navires ont l'obligation de prêter assistance à toute personne en détresse en mer, les États Parties à ces conventions sont tenus d'assurer une coordination et d'apporter leur coopération afin que les personnes secourues en mer soient débarquées en lieu sûr dès que possible.

---

Cette brochure a été élaborée conjointement par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'International Chamber of Shipping (ICS) et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR). Elle s'adresse aux capitaines de navires, aux armateurs, aux autorités gouvernementales, aux compagnies d'assurance et à toute autre partie impliquée dans des opérations de sauvetage en mer. Elle est destinée à servir de guide en ce qui concerne les dispositions juridiques pertinentes et les procédures pratiques visant à assurer le débarquement rapide des personnes secourues, ainsi qu'en ce qui concerne les mesures à prendre pour répondre à leurs besoins spécifiques, en particulier s'il s'agit de réfugiés et de demandeurs d'asile.



<sup>1</sup> Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes. Les amendements adoptés en 2004 sont entrés en vigueur le 1er juillet 2006.

# CADRE JURIDIQUE

OBLIGATIONS  
JURIDIQUES  
APPLICABLES  
ET DÉFINITION  
DES TERMES EN  
VERTU DU DROIT  
INTERNATIONAL

## DROIT MARITIME INTERNATIONAL

### Obligations du capitaine du navire

Le capitaine d'un navire est tenu de prêter assistance à toute personne se trouvant en détresse en mer, quelle que soit sa nationalité, son statut ou les circonstances dans lesquelles elle a été trouvée. Il s'agit là d'une tradition maritime de longue date et d'une obligation consacrée par le droit international. Le respect de cette règle est essentiel pour préserver l'intégrité des services de recherche et de sauvetage en mer. Cette obligation se fonde notamment sur deux textes essentiels :

La **CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER DE 1982** dispose 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*

- 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 » (article 98.1).*



Photo: © Christian Remoy

La **CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE EN MER (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, une information<sup>2</sup> indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les en informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible » (règle V/33.1).*

<sup>2</sup> Le terme « signal » a été remplacé par le terme « information » dans les amendements de mai 2004.



## Obligations des gouvernements et des centres de coordination de sauvetage (RCC)

Plusieurs conventions maritimes définissent les obligations qui incombent aux États Parties de mettre en œuvre, dans la zone relevant de leur responsabilité, les dispositions nécessaires pour assurer la communication et la coordination en cas de détresse et pour le sauvetage de personnes en détresse en mer à proximité de leurs côtes

Aux termes de la **CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER**, tous les États côtiers Parties à cet instrument

*« ... 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 98.2).*



La **CONVENTION SOLAS** impose à tout État Partie de

*« ... 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 ... » (règle V/7.1).*

De plus, en vertu de la **CONVENTION INTERNATIONALE DE 1979 SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE MARITIMES (CONVENTION SAR)**, les États Parties

*« ... s'assurent qu'une assistance est fournie à toute personne en détresse en mer... sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée » (Chapitre 2, paragraphe 2.1.10) et veillent à « ... leur prodiguer les premiers soins médicaux ou autres dont ils pourraient avoir besoin, et à les remettre en lieu sûr » (Chapitre 1, paragraphe 1.3.2).*

## DROIT INTERNATIONAL CONCERNANT LES RÉFUGIÉS

Dans le cas où les personnes secourues en mer affirment être des réfugiés ou demandeurs d'asile, ou indiquent de quelque manière que ce soit qu'elles craignent de faire l'objet de persécutions ou de mauvais traitements si elles sont débarquées dans un lieu particulier, des principes clés prescrits par le droit international des réfugiés doivent être respectés. Il n'appartient pas au capitaine du navire de déterminer le statut des personnes secourues. Certaines définitions fondamentales et obligations essentielles incombant aux gouvernements et aux RCC sont énoncées ci-dessous.

La **CONVENTION DE 1951 RELATIVE AU STATUT DES RÉFUGIÉS** définit un **RÉFUGIÉ** comme une personne qui

*« craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays dont elle a la nationalité<sup>3</sup> et qui ne peut ou, du fait de cette crainte, ne veut se réclamer de la protection de ce pays » (article premier, paragraphe A.(2)).*

Un **demandeur d'asile** est un individu qui cherche à obtenir une protection internationale et dont la demande n'a pas encore fait l'objet d'une décision définitive. Tous les demandeurs d'asile ne seront pas nécessairement reconnus comme réfugiés. La détermination du statut de réfugié est « déclaratoire », c'est-à-dire qu'elle ne fait pas d'un individu un réfugié mais reconnaît que cet individu est un réfugié.

<sup>3</sup> Ou, pour les apatrides, leur pays de résidence habituelle.



La **CONVENTION DE 1951 RELATIVE AU STATUT DES RÉFUGIÉS** interdit qu'un réfugié ou un demandeur d'asile soit expulsé ou refoulé de quelque manière que ce soit :

*« sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques » (article 33.1).*

Ce principe ne fait pas uniquement référence au pays que l'individu a fui mais inclut également tout autre territoire où il serait exposé à de telles menaces.

Les personnes secourues en mer qui ne répondent pas aux critères de la définition de « réfugié » prévus par la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés mais qui craignent de faire l'objet de tortures ou d'autres violations graves des droits de l'homme, ou qui fuient un conflit armé, peuvent également être protégées contre un renvoi (« refoulement ») vers un lieu particulier en vertu d'autres instruments internationaux ou régionaux relatifs aux droits de l'homme ou concernant les réfugiés<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Par exemple, le droit international des droits de l'homme prévoit une obligation de ne pas refouler une personne lorsqu'il y a des raisons sérieuses de penser qu'il existe un risque réel de dommage irréparable (voir notamment les articles 6 et 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques de 1966). La Convention de 1984 contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants interdit explicitement le refoulement lorsqu'il existe des motifs sérieux de penser qu'une personne serait en danger d'être soumise à la torture. La Convention de l'OUA de 1969 régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique interdit le renvoi d'une personne dans un territoire où sa vie, son intégrité corporelle ou sa liberté seraient menacées par la persécution ou du fait d'une agression, d'une occupation extérieure, d'une domination étrangère ou d'événements troublant gravement l'ordre public.

# ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE PROCÉDURES

ORIENTATIONS  
DE BASE SUR  
LES MESURES À  
PRENDRE PAR  
LES DIFFÉRENTES  
PARTIES IMPLIQUÉES  
DANS LE SAUVETAGE  
DE PERSONNES EN  
MER

## MESURES À PRENDRE PAR LE CAPITAINE DU NAVIRE

Lorsqu'il lui est demandé de prêter assistance pour le sauvetage de personnes en détresse en mer et de dévier de sa route pour se rendre sur le lieu en question, le capitaine du navire devrait, dans la mesure du possible :

- identifier à bord du navire l'équipement et les dispositifs de sauvetage qui peuvent servir aux opérations de secours ;
- déterminer si des dispositions spéciales, un équipement ou une assistance supplémentaires peuvent être nécessaires pour l'opération de sauvetage ;
- mettre en œuvre des plans et des procédures pour assurer la sécurité de l'équipage et du navire ; et
- informer l'armateur et l'agent du navire au prochain port d'escale prévu de l'opération de sauvetage.

Lors d'une opération de sauvetage de personnes en mer, le capitaine d'un navire qui prête assistance devrait dans la mesure du possible, sur demande, fournir au centre de coordination de sauvetage (RCC) responsable de la région de recherche et de sauvetage les renseignements précis suivants :

- informations sur le navire qui prête assistance, notamment : nom, pavillon et port d'enregistrement ; nom et adresse de l'armateur ainsi que de l'agent du navire au prochain port ; position du navire, vitesse maximale et prochain port d'escale prévu ; conditions actuelles de sécurité et de sûreté, et autonomie du navire avec des personnes supplémentaires à bord ;



- informations sur les personnes secourues, notamment : nombre total ; nom, sexe et âge ; état de santé et état médical apparents (y compris tous soins médicaux particuliers dont elles pourraient avoir besoin) ;
- mesures déjà prises ou prévues par le capitaine ;
- préférences du capitaine pour ce qui est des dispositions à prendre et du lieu de débarquement ou de transfert des personnes secourues, compte tenu du fait que celles-ci ne devraient pas être débarquées ou transférées dans un lieu où leur vie ou leur sécurité serait menacée ;
- toute aide dont le navire prêtant assistance pourrait avoir besoin (en raison des limitations et des caractéristiques de son armement, des effectifs disponibles, des stocks dont il dispose, etc.) ; et
- tout facteur particulier (par exemple, sécurité de la navigation, conditions météorologiques, marchandises exigeant un transport rapide).

Les capitaines qui font monter à bord des personnes en situation de détresse en mer doivent les traiter avec humanité, dans la mesure des capacités du navire.

Si les personnes secourues semblent indiquer qu'elles sont des **demandeurs d'asile** ou **des réfugiés**, ou qu'elles craignent de faire l'objet de persécutions ou de mauvais traitements en cas de débarquement dans un lieu particulier, le capitaine<sup>5</sup> devrait les informer qu'il n'est pas habilité à prendre connaissance d'une demande d'asile et à l'examiner, ni à statuer sur une telle demande.

<sup>5</sup> À noter que les capitaines de navires d'État ont des obligations supplémentaires qui découlent du droit international concernant les réfugiés, et qui ne sont pas traitées ici.



## MESURES À PRENDRE PAR LES GOUVERNEMENTS ET LES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE (RCC)

Les gouvernements doivent assurer une coordination et apporter leur coopération afin de veiller à ce que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations en s'écartant le moins possible de l'itinéraire prévu. Les gouvernements doivent également organiser le débarquement des personnes secourues dès que cela est raisonnablement possible.

- ➔ Les Directives sur le traitement des personnes secourues en mer<sup>6</sup> précisent qu'il incombe principalement au gouvernement responsable de la région de recherche et de sauvetage (région SAR) où ont été récupérées les personnes secourues de fournir un lieu sûr ou de veiller à ce qu'un lieu sûr soit fourni.
- ➔ 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**

<sup>6</sup> MSC.167(78).



dans laquelle une assistance est nécessaire est informé de la situation, celui-ci devrait immédiatement accepter la responsabilité de coordonner les efforts de sauvetage, étant donné que les responsabilités connexes, y compris les dispositions pour assurer un lieu sûr aux personnes secourues, incombent principalement au gouvernement responsable de cette région. Cependant, le premier RCC est chargé de coordonner l'incident jusqu'à ce que le RCC responsable ou une autre autorité compétente prenne la relève.

- Un **lieu sûr** est un endroit où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin et où : la sécurité des personnes secourues n'est plus menacée ; les besoins humains fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux) peuvent être satisfaits ; et des dispositions peuvent être prises pour assurer le transport des personnes secourues vers leur prochaine destination ou leur destination finale.
- Même si un navire qui prête assistance peut servir de lieu sûr provisoire, il devrait être déchargé de cette responsabilité dès lors que d'autres dispositions peuvent être prises.
- Il faut éviter que des demandeurs d'asile et des réfugiés secourus soient débarqués dans des territoires où leur vie ou leur liberté serait menacée.



- ➔ Les opérations et procédures, telles que le filtrage et l'évaluation du statut des personnes secourues, qui dépassent le cadre de l'assistance apportée aux personnes en détresse, ne devraient pas entraver la fourniture d'une telle assistance ni retarder indûment le débarquement<sup>7</sup>.
- ➔ Les RCC doivent établir et tenir à jour des plans d'opérations et des modalités de coordination efficaces (plans et accords interinstitutions ou à l'échelle internationale, le cas échéant) afin de pouvoir intervenir dans tous les types de situations de recherche et de sauvetage, et notamment en ce qui concerne : les opérations de secours ; le débarquement des personnes secourues qui se trouvent à bord d'un navire ; la conduite des personnes secourues en lieu sûr ; d'éventuels arrangements avec d'autres entités (telles que les autorités chargées des douanes, du contrôle des frontières et de l'immigration, l'armateur, ou encore l'État du pavillon du navire) alors que les personnes secourues se trouvent encore à bord du navire prêtant assistance, en ce qui concerne la nationalité, le statut ou les circonstances des personnes secourues, y compris les dispositions pour accueillir provisoirement ces personnes pendant que ces questions sont résolues ; d'éventuelles mesures pour libérer le navire dès que possible de manière à éviter des retards indus, une charge financière ou d'autres difficultés liées au fait de porter assistance à des personnes en mer.

Au même titre que les RCC et les autres organes et services d'État, les **navires d'État** (tels que les navires de garde-côtes et les navires de guerre) ont des obligations directes en droit international des réfugiés (notamment, l'obligation de ne pas effectuer ou ne pas autoriser un refoulement) qui reposent sur leurs obligations en vertu du droit international de la mer.

<sup>7</sup> À noter que les procédures d'évaluation des besoins de protection internationale ou de détermination du statut de réfugié ne devraient pas se dérouler en mer.

## CONSIDÉRATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Les personnes secourues peuvent inclure des demandeurs d'asile ou des réfugiés. Des précautions doivent donc être prises pour veiller à ce que :

- les dispositions prises pour le débarquement des personnes secourues n'entraînent pas leur retour dans un lieu où elles risquent d'être persécutées ou de faire l'objet de mauvais traitements ; et
- les renseignements personnels concernant d'éventuels demandeurs d'asile ou réfugiés ne soient pas communiqués aux autorités de leur pays d'origine ou de tout pays qu'ils ont fui et dans lequel ils affirment risquer d'être en danger, et ne soient pas non plus communiqués à des personnes susceptibles de transmettre ces renseignements aux autorités de ces pays.

Les principes internationaux relatifs à la protection des données doivent guider toute communication de renseignements personnels<sup>8</sup>.

En cas de difficulté à parvenir à un accord concernant les dispositions à prendre en matière de traitement ou de débarquement de personnes secourues susceptibles d'être des demandeurs d'asile ou des réfugiés, le HCR devrait être contacté.

Les demandeurs d'asile et les réfugiés ont le droit de contacter le HCR. Une telle démarche s'effectue normalement dès que possible après le débarquement.

<sup>8</sup> Voir, par exemple, les Principes directeurs pour la réglementation des fichiers personnels informatisés, adoptés par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa Résolution 45/95 du 14 décembre 1990.

# ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET COORDONNÉES UTILES

## L'Organisation maritime internationale (OMI)

est l'institution des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes et de veiller à la prévention de la pollution par les navires.

☎ +44(0)20 77325 7611

🌐 [www.imo.org](http://www.imo.org)

✉ [info@imo.org](mailto:info@imo.org)

Les coordonnées des RCC sont disponibles par l'intermédiaire du GISIS à l'adresse suivante : <https://gisis.imo.org>. Le GISIS offre un accès public à des données collectées par le Secrétaire de l'OMI.

**Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR)** est l'institution des Nations Unies chargée d'assurer, au niveau mondial, une protection internationale et une assistance aux demandeurs d'asile, aux réfugiés, aux apatrides et aux autres personnes relevant de sa compétence, ainsi que de trouver, conjointement avec les gouvernements, des solutions à leur situation difficile. Le HCR est également chargé de veiller à ce que les gouvernements honorent leurs obligations en vertu du droit international des réfugiés. Les États Parties à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés sont tenus de coopérer avec le HCR.

☎ +41 22 739 8111

🌐 [www.unhcr.org](http://www.unhcr.org)

Les coordonnées des bureaux du HCR sur le terrain peuvent être obtenues en sélectionnant le pays concerné à l'adresse suivante : [www.unhcr.org/contact](http://www.unhcr.org/contact).

**L'International Chamber of Shipping (ICS)** est la principale association professionnelle internationale dans le domaine du transport maritime, représentant les armateurs dans tous les secteurs et activités. L'ICS s'intéresse à tous les domaines techniques, juridiques et relatifs à l'emploi ainsi qu'aux questions politiques susceptibles d'avoir une incidence sur le transport maritime international.

☎ +44 20 7090 1460

🌐 [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

**Le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH)** a pour mandat de promouvoir et de protéger la jouissance et la pleine réalisation de tous les droits de l'homme par tous les individus ; il s'efforce d'assurer le respect des normes des droits de l'homme universellement reconnues.

🌐 [www.ohchr.org](http://www.ohchr.org)

## L'Organisation internationale pour les migrations (OIM)

est attachée au principe selon lequel une migration qui s'effectue dans des conditions humaines et de manière ordonnée est bénéfique pour les migrants et pour la société. L'OIM agit avec ses partenaires de la communauté internationale pour aider à la gestion des migrations, faire mieux comprendre les enjeux relatifs aux migrations et préserver la dignité humaine et le bien être des migrants.

🌐 [www.iom.int](http://www.iom.int)

**Le Bureau des affaires juridiques (OLA), Division des affaires maritimes et du droit de la mer**, œuvre à promouvoir une plus large acceptation des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il aide les États à veiller à l'application uniforme et cohérente de ses dispositions ainsi qu'à leur mise en œuvre efficace.

🌐 [www.un.org/depts/los](http://www.un.org/depts/los)

✉ [doalos@un.org](mailto:doalos@un.org)

## Janvier 2015

Ce guide met à jour et remplace la version précédente publiée en 2006.

**Cette publication a pu être réalisée grâce à une subvention du Kovler Fund.**