

# LES OBLIGATIONS DES ÉTATS EN MATIÈRE DE SECOURS EN MER

LIVRET À DESTINATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE  
2018



*Sauvetage  
et assistance en mer*

*Assistance aux personnes  
en détresse en mer*

*Naufragé*

*Coordination  
des sauvetages en mer*

*Débarquement  
dans un lieu sûr*

*Coopération des États*

*Migration en mer*

**UA'**  
FACULTÉ DE DROIT,  
D'ÉCONOMIE  
ET DE GESTION  
UNIVERSITÉ D'ANGERS

  
Alliance  
europa  
Research, Education  
& Innovation  
in PAYS de la LOIRE

  
CENTRE  
JEAN BODIN  
Recherche Juridique  
et Politique



## LES MIGRATIONS EN MER EN CHIFFRES

**68,5 millions**

de personnes  
dans le monde  
ont été forcées  
de fuir leur foyer  
en 2017

**25,4 millions**

de ces personnes  
sont des réfugiés

**171 635** traversées  
maritimes en 2017

dont **3116**  
personnes décédées :  
cela représente  
une personne sur 38.  
C'est une personne  
sur 19 en 2018

**114 286** migrants  
ont été secourus  
ou interceptés  
en mer Méditerranée  
en 2017

**22 000** migrants  
sont décédés en mer  
en tentant  
de gagner l'Europe  
depuis 2000

*\* Chiffres  
du Haut commissariat  
des Nations unies  
pour les réfugiés (UNHCR)  
et de l'Organisation  
internationale  
pour les migrations (OIM)*

## LES MIGRATIONS EN MER EN DATES

### **1939** – *Histoire cruelle du paquebot Saint Louis.*

Les 973 passagers à son bord, presque tous juifs, fuient le Troisième Reich. Cuba puis les États-Unis leur refusent d'accoster. Ils retournent alors en Europe, où la majorité d'entre eux subira les atrocités prévues par les pays sous occupation allemande.

### **1942** – *Tragédie du Struma.*

Paquebot bulgare avec à son bord 767 réfugiés juifs, bloqué à l'entrée du Bosphore pendant l'hiver 1941 et coulé par erreur par une torpille soviétique.

### **1954** – *Affaire Japan v. Kulikov.*

(Japan, District Court (Criminal Division) of Asahikawa, February 19, 1954). Dans cette affaire le Tribunal japonais avait qualifié d'offensif le passage d'un navire soviétique avant de reconnaître coupable son capitaine d'atteinte à la loi japonaise sur l'immigration et à la loi sur les navires.

### **1979** – *Scandale des « boat people ».*

Fuyant la guerre du Vietnam, ils se sont vu opposer la fermeture des ports de la Malaisie, de Singapour ou de la Thaïlande.

### **2001** – *Affaire du Tampa.*

Cargo norvégien qui avait recueilli en mer 438 Afghans et auquel les autorités australiennes ont interdit l'accès à leurs ports.

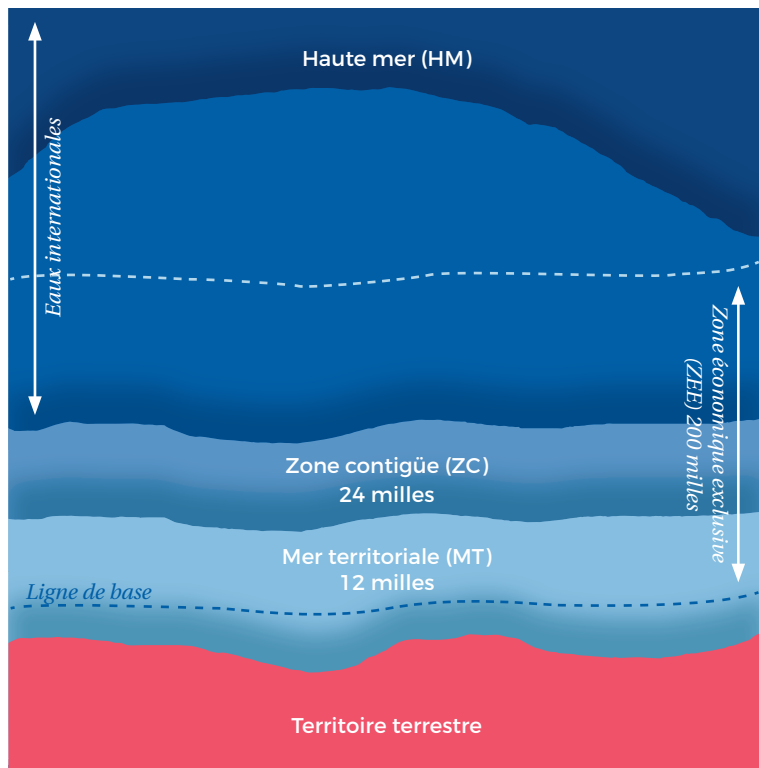
### **2004** – *Errance du Cap-Anamur*

entre l'Italie et Malte durant 3 semaines avec à son bord 37 migrants.

### **2009** – *Errance du cargo turc Pinar,*

entre Malte et l'Italie durant 4 jours avec à son bord 140 migrants.

## LES ZONES EN MER



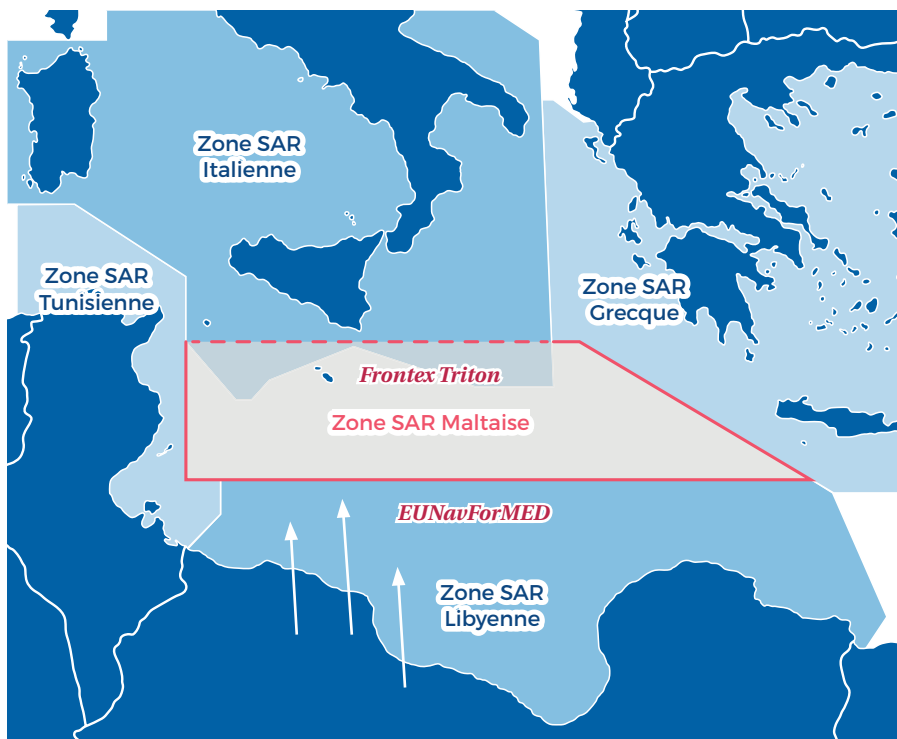
**HM :** Zone qui n'est soumise à la souveraineté d'aucun État.

**ZEE :** Zone où l'État côtier dispose de droits souverains sur les ressources naturelles. En revanche, il est tenu de respecter les droits découlant du régime de la Haute mer comme la liberté de navigation.

**ZC :** Zone où l'État côtier peut prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements en matière douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigrations, commises terrestre ou sa mer territoriale.

**MT :** Zone où l'État côtier exerce sa pleine souveraineté.

**Ligne de base :** Démarcation à partir de laquelle sont calculées les délimitations des frontières maritimes.



**Les Zones SAR** (Search and Rescue) sont définies par les États selon leurs capacités techniques. Elles sont sans lien avec les droits maritimes des États côtiers.

**Frontex Triton** est une opération de l'Agence européenne de garde-côtes et garde-frontières (ex-Frontex) depuis 2014. Son objectif est de surveiller les frontières et son action est limitée aux eaux territoriales européennes.

**L'EUNavForMed (Sophia)**, originellement appelée EUNAVFOR Med Operation est une mission lancée en 2015 par l'Union européenne pour lutter contre le trafic de migrants. Elle agit dans la zone SAR libyenne tout en restant en dehors de ses eaux territoriales.

*\*Informations en provenance de la Commission européenne.*

# LES OBLIGATIONS DE SECOURS EN MER

## Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)

Adoptée le **10 décembre 1982** la CNUDM entre en vigueur douze ans plus tard. **168 États y sont Parties**. Elle **définit et délimite les espaces maritimes**, les droits et les obligations des États sur lesdits espaces, notamment ceux relatifs à la navigation, à l'exploitation des ressources naturelles et à la protection et préservation du milieu marin. Elle crée également le **Tribunal international du droit de la mer**, compétent pour connaître tous différends relatifs à l'interprétation et à l'application de la CNUDM.

## Le Règlement de l'Union européenne n° 656/2014 du 15 mai 2014

Il s'applique aux **27 États membres de l'Union européenne** dont la France. Il concerne les mesures de **contrôle des frontières** des États ainsi que l'**assistance** les **obligeant à secourir des personnes en détresse quels que soient leur statut ou leur nationalité**, conformément au droit international.

## Convention sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR)

Elle est adoptée le **27 avril 1979** et entre en vigueur le 22 juin 1985. Elle regroupe 111 États Parties. Son objectif est de permettre non seulement **une coopération et une coordination de l'action des États en matière de secours en mer** mais aussi de «*favoriser la coopération entre les organisations de recherche et de sauvetage du monde entier et entre tous ceux qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage en mer*». Les amendements de 2004 à l'Annexe de la Convention ont consacré **une obligation de débarquement en lieu sûr**. En adhérant à la Convention, les États acceptent de définir un espace géographique de recherche et de sauvetage appelé **zone SAR** et de mettre en place un ou plusieurs Centres de Coordination et de Sauvetage dits **RCC**.

## Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (SOLAS)

Ce texte est adopté le **1<sup>er</sup> novembre 1974** et entre en vigueur le 25 mai 1980. Il rassemble 121 États parties. L'idée de l'élaboration d'une convention internationale relative à la sécurité des navires en mer naît suite au drame du Titanic en 1912. Elle impose d'importantes **obligations aux États en matière de recherche et de sauvetage**. Ils s'engagent notamment à veiller sur les côtes et à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont ils disposent.

« **Les obligations de secours en mer pèsent sur les capitaines de navires mais aussi et surtout sur les trois types d'États concernés, qu'ils soient côtiers, responsables de la zone SAR ou État du pavillon** »

**OBLIGATION DE PRÉVOIR DES CENTRES DE SECOURS ET DE RECHERCHE EN MER**



**OBLIGATION DE SECOURIR DES PERSONNES EN DÉTRESSE**



**OBLIGATION DE PROCÉDER À LEUR DÉBARQUEMENT DANS UN LIEU SÛR**



## CNUDM

**I Obligation de l'État de pavillon** : En vertu de l'article 98 de la CNUDM, il incombe au capitaine d'un navire le devoir de secourir « *quiconque est trouvé en péril en mer* » sauf dans le cas où le fait de porter assistance entraîne un risque grave pour son équipage, ses passagers et le navire.

**I Obligation des États côtiers** : l'article 98 impose que les États 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* ».



## Convention SAR amendée

**I Obligation pour l'État côtier de s'assurer qu'une assistance soit fournie aux personnes en détresse en mer :** chapitre 2 § 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* ».

**I Obligation pour l'État de la zone responsable de fournir en urgence une assistance aux individus en détresse en mer :** chapitre 2 § 2.1.9 : « *Lorsqu'elles sont informées qu'une personne est en détresse en mer, dans une région où une Partie assure la coordination générale des opérations de recherche et de sauvetage, les autorités responsables de cette Partie prennent de toute urgence les mesures nécessaires pour fournir toute l'assistance possible* ».


**I Obligation pour tous les États d'opérer un sauvetage non-discriminatoire à raison de la nationalité ou du statut des personnes secourues :** chapitre 2 § 2.1.10 : « *Les États 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* ».

**I Obligation pour tous les États de coordonner leurs opérations SAR avec les États voisins :** chapitre 3 § 3.1.1 : « *Les Parties coordonnent leurs services de recherche et de sauvetage et devraient, chaque fois que cela est nécessaire, coordonner leurs opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins* ».

**I Obligation pour tous les États de coopérer afin d'identifier un lieu sûr de débarquement :** chapitre 3 § 3.1.6, alinéa 4 : « *Toute Partie devrait autoriser ses centres de coordination de sauvetage [...] 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* » ainsi que chapitre 4 § 4.8.5 au sujet de la fin et de la suspension des opérations de recherche et de sauvetage, « *[l]e 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 [...]* ».

**I Obligation principale de l'État SAR de trouver rapidement un lieu sûr de débarquement :** chapitre 3 § 3.1.9 : « *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* ».

**I Obligation de coopération et d'assistance de tous les États en vertu du principe de solidarité avec l'État SAR :** chapitre 3 § 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* ».



«  
**CONTRAIREMENT  
AUX IDÉES REÇUES  
LE DROIT INTERNATIONAL  
N'IMPOSE PAS L'OBLIGATION  
DE DÉBARQUER  
DANS LE PORT LE PLUS PROCHE  
MAIS DANS UN « LIEU SÛR ».**

### **Convention SOLAS**

**I Possibilité pour les États d'autoriser le transport surnuméraire au sein de leurs navires en cas de nécessité** : Article V a) : *Un État peut autoriser le transport sur ses navires d'un nombre de personnes supérieur au nombre permis afin d'assurer l'évacuation des personnes en vue de les soustraire à une menace à la sécurité de leur vie.*

**I Obligation pour les États côtiers de mettre en place des installations permettant la recherche et le sauvetage en mer** : chapitre V, Règle 7 : *Les États Parties sont contraints 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 [...] ».*

**I Obligation des capitaines de navire de se porter à toute vitesse au secours des personnes se trouvant en détresse en mer** : chapitre V, Règle 33(1) : *« 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 indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage [...] ».*

## QU'EST-CE QU'UN LIEU SÛR ?



**Selon la Résolution MSC.167 (78)** adoptée par le Comité sur la Sécurité Maritime en 2004, un lieu sûr correspond à un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées prendre fin et où :

- La vie et la sécurité des personnes n'est plus menacée ;
- Il est possible de subvenir à leurs besoins fondamentaux (abris, vivres, soins médicaux) ;
- Le transport des personnes sauvées vers leur destination suivante ou finale peut s'organiser.

*De même* : «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» (6.17 de la Résolution MSC.167).

*Cela implique que* : « 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 » (6.20 de la Résolution MSC.167).

## L'OBLIGATION DE SECOURS EN MER EST-ELLE UNE OBLIGATION DE RÉSULTAT ?



Telle que consacrée à l'**article 98** de la **CNUDM**, il apparaît que l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer n'est pas absolue. D'une part, elle est limitée par le risque auquel pourraient être exposés le navire, l'équipage ou les passagers lors de l'opération de sauvetage. D'autre part, ladite opération ne doit être effectuée par le capitaine du navire que « pour autant que cela lui est possible ». **À ce titre, l'obligation de secours peut être définie comme une obligation de moyens.**

# LES LACUNES DU DROIT INTERNATIONAL

## 1 L'HARMONISATION DU DROIT DE LA MER ET DU DROIT DES RÉFUGIÉS

La Convention de Genève de 1951 relative au statut des réfugiés ainsi que le droit international général imposent aux États un principe de non-refoulement. L'article 33§1 de la Convention de Genève précise que « *aucun des États Contractants n'expulsera ou ne refoulera 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* ». La difficulté juridique repose sur l'articulation entre deux corps de règles (droit de la mer et droit des réfugiés) dont la substance n'est pas inconciliable : au contraire, elles se conjuguent, mais leur origine différente pose des difficultés en matière de détermination de la compétence des juridictions internationales.

## 2 LA DÉTERMINATION DU CARACTÈRE INOFFENSIF D'UN PASSAGE

La détermination du caractère inoffensif ou non du passage reste une prérogative de l'État côtier. La Convention de Montego Bay se borne à préciser que pour être inoffensif, le passage du navire ne doit pas porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Ainsi par exemple, un passage est considéré comme violant la souveraineté de l'État côtier s'il y a « *embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier* ». L'État côtier dispose en vertu du droit de protection que lui confère la Convention (article 25), de prendre toutes dispositions nécessaires pour empêcher un passage qu'il considère offensif.

## 3 LA DÉTERMINATION DE LA SITUATION DE DÉTRESSE

Déterminer si un navire ou une personne est en situation de détresse en mer est également une prérogative des États dans la mesure où cette opération relève de la compétence des autorités portuaires. Ici aussi, la Convention SAR se limite à donner une définition aux notions « *phase de détresse* » et « *personne en détresse* » sans déterminer à partir de quel moment un navire ou une personne se trouve dans une situation de détresse. Il revient donc aux États de déterminer à partir de quand commence ou s'achève cette situation.

# GLOSSAIRE



**Centre de coordination et 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.

**État côtier** : État qui possède la souveraineté dans une mer territoriale déterminée et des droits souverains dans la zone contiguë et la zone économique exclusive.

**État du pavillon** : État qui a immatriculé le navire. L'État en question a par conséquent l'autorité et la responsabilité du navire.

**État SAR** : État responsable de la recherche et du sauvetage des personnes via ses services et équipements dans la zone SAR.

**Passage inoffensif** : Comme indiqué à l'article 19 de la Convention de Montego Bay, le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier.

**Pays sûr** : Pays dans lequel il n'y a pas de risque d'atteinte grave ou de persécution pour l'individu compte tenu de son statut ou de sa situation personnelle, dans lequel le principe de non-refoulement est respecté conformément à la Convention de Genève de 1951 et au droit international coutumier, où des mesures d'éloignement contraires à l'interdiction de la torture et des traitements inhumains et dégradants ne sont pas adoptées et où la possibilité de solliciter la reconnaissance du statut de réfugié et ainsi de bénéficier d'une protection conformément à la Convention de Genève soit accessible.

**Phase de détresse** : Situation dans laquelle il y a lieu de penser qu'un navire ou une personne est menacé d'un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'un secours immédiat.

**RCC** : Centre de coordination et de sauvetage.

**Sauvetage** : 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.

**Zone SAR** : Zone de recherche et de sauvetage (Search and Rescue). Régions de dimension déterminées dans les limites de laquelle sont fournis des services de recherche et de sauvetage.

# PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Ce livret a été réalisé par des jeunes chercheurs en droit et vise à synthétiser les obligations internationales relatives au secours en mer qui pèsent sur les États dans un contexte où les débats qui s'y rapportent se multiplient. Ce travail s'inscrit également dans les réflexions dégagées par le colloque du Réseau Francophone de droit international sur « Les Réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ? », co-organisé par les Professeures A. MIRON et B. TAXIL mais aussi par les recherches des étudiants ayant participé à l'édition 2018 du Concours de plaidoirie en droit international Charles Rousseau sur la thématique des réfugiés en mer.

**Éloïse PETIT-PREVOST, Alpha DIALLO, Anaïs AUGER**

Doctorants en droit public à la Faculté de Droit, d'Économie et de Gestion de l'Université d'Angers.

Conception graphique : **Julien HOMO**

Crédit photographique : [stock.adobe.com](https://www.stock.adobe.com)

## LES PROJETS ET MANIFESTATIONS À VENIR

**Projet ARRECO** : « L'accueil et la relocalisation des réfugiés en Europe : catégorisation et opérationnalisation », porté par **Bérangère TAXIL, Estelle d'HALLUIN** et **Carole BILLET**, financé par Alliance Europa, est une recherche collective menée entre 2017 et 2020 qui vise à analyser les processus d'accueil des réfugiés en Europe et par l'Europe dans une perspective pluridisciplinaire.

« **La mer, la dernière frontière** », porté par **Alina MIRON** est un projet d'observatoire du contentieux maritime. Son objectif est notamment d'étudier la délimitation exacte des espaces maritimes en tant qu'impératif de sécurité juridique au regard des obligations pesant sur les États côtiers.







Impression : Service reprographie UA

**UA** FACULTÉ  
DE DROIT, D'ÉCONOMIE  
ET DE GESTION  
UNIVERSITÉ D'ANGERS

**A** Alliance  
europa

Recherche,  
Formation  
& Innovation  
en PAYS  
de la LOIRE

**JB** CENTRE  
JEAN BODIN  
Recherche Juridique et Politique