

## Considérations juridiques sur les rôles et responsabilités des États en matière de sauvetage en mer, de non-refoulement et d'accès à l'asile

*Cette note résume les principes juridiques clés et les obligations des États en vertu du droit international des réfugiés, des droits de l'homme et du droit maritime, qui s'appliquent aux situations de sauvetage et de débarquement concernant des personnes qui demandent ou peuvent avoir besoin d'une protection internationale.<sup>1</sup>*

### 1. OBLIGATIONS JURIDIQUES EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

**La recherche et le sauvetage, comme la protection des réfugiés, reposent sur une coopération internationale efficace. Les États côtiers, les États du pavillon, les autres États, la navigation commerciale et la société civile ont tous un rôle à jouer.<sup>2</sup>**

- 1.1 **Les capitaines de navires** sont tenus, en vertu du droit international et conformément à une longue tradition maritime, de porter assistance et, lorsque c'est raisonnable, de porter secours à toute personne en détresse en mer, quels que soient sa nationalité, son statut ou les circonstances dans lesquelles elle se trouve, et de traiter les personnes secourues avec humanité. Les **États du pavillon** doivent exiger des capitaines des navires battant leur pavillon qu'ils respectent cette obligation, à condition que cela ne fasse pas courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers.<sup>3</sup>
- 1.2 Les **États côtiers** doivent promouvoir « 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 ». <sup>4</sup> Lorsqu'elles sont informées qu'une personne est ou semble être en détresse en mer, les autorités responsables doivent prendre « de toute urgence les mesures nécessaires pour fournir toute l'assistance possible. » <sup>5</sup>
- 1.3 Les États côtiers qui ont accepté la responsabilité de fournir des services de recherche et de sauvetage à **une région de recherche et de sauvetage** en particulier (RRS - voir également le paragraphe 2.2 ci-dessous) doivent « utiliser les unités de recherche et de sauvetage et les autres moyens disponibles pour porter assistance » aux personnes qui sont ou semblent être en détresse en mer. <sup>6</sup> Cela ne signifie pas nécessairement qu'un État ayant assumé la responsabilité d'une région de recherche et de sauvetage (RRS) en particulier doit toujours intervenir avec ses propres moyens dans tous les cas de détresse possibles survenant dans sa RRS. Il doit cependant définir et exploiter, individuellement ou en coopération avec d'autres États, des centres de coordination des opérations de sauvetage (CCS) pour répondre aux alertes de détresse provenant de la RRS, prendre des dispositions pour communiquer avec les personnes en détresse et les autres CCS, identifier les navires et autres installations capables de participer aux opérations de recherche et de sauvetage, et **coordonner les interventions de sauvetage**, le cas échéant, dans les meilleurs délais <sup>7</sup>.
- 1.4 Le HCR a plaidé, conformément à la compréhension et à la pratique de nombreux acteurs maritimes, en faveur d'une *approche humanitaire et de précaution* pour identifier et répondre aux éventuelles **situations de détresse**, en interprétant la « détresse » au sens large, notamment lorsque les bateaux transportant des demandeurs d'asile et des migrants sont en mauvais état, n'ont pas d'équipage, ne sont pas correctement équipés ou sont surpeuplés. <sup>8</sup>

## 2. DÉBARQUEMENT

**Un débarquement rapide et sûr après le sauvetage est impératif. Le droit maritime exige une coopération et une coordination entre les États. Il n'est cependant pas précis au sujet des États qui doivent accepter le débarquement sur leur territoire.**

- 2.1 Les personnes secourues doivent être **débarquées le plus rapidement possible dans un lieu sûr**. Un « **lieu sûr** », aux fins du droit maritime international,<sup>9</sup> est un lieu où la vie des « survivants » n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que de la nourriture, un abri et des soins médicaux) [et] à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale. Le droit international n'impose pas à un État donné l'obligation juridique contraignante d'autoriser le débarquement vers un lieu sûr situé sur son territoire. Les directives de l'OMI en matière de sauvetage indiquent notamment qu'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. »<sup>10</sup> Il peut servir de lieu sûr temporaire, mais doit être dégagé de toute responsabilité dès que possible. Il est important de noter que l'identification d'un lieu sûr approprié est soumise à d'autres normes juridiques internationales et doit notamment être conforme aux exigences du droit international des réfugiés et des droits de l'homme (voir la section suivante). Voir également la [déclaration conjointe](#) du HCR et des autres agences de mai 2022 au sujet du concept de « Lieu sûr ». <sup>11</sup>
- 2.2 La Convention SAR, telle que modifiée en 2004,<sup>12</sup> oblige **tous les États parties à « coordonner et coopérer »** afin de garantir que les navires ayant embarqué des personnes en détresse en mer sont dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue. L'**État responsable de la RRS** où le sauvetage a eu lieu a « pour principale responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette opération aient lieu », afin que les personnes secourues soient débarquées et amenées dans un lieu sûr. Tous les États concernés doivent faire en sorte que ce débarquement ait lieu « dans un délai raisonnable. »<sup>13</sup>
- 2.3 Les directives non contraignantes publiées par l'OMI indiquent que **la responsabilité de fournir un lieu sûr**, ou de veiller à ce qu'un lieu sûr soit fourni, incombe au **gouvernement responsable de la RRS dans laquelle les survivants ont été récupérés**.<sup>14</sup>

## 3. SAUVETAGE EN MER ET DROIT DE DEMANDER ASILE

**Le régime de recherche et de sauvetage établi par le droit maritime international doit être mis en œuvre de manière cohérente avec les exigences du droit international des réfugiés et des droits de l'homme. Les obligations fondamentales, notamment le non-refoulement et le droit de demander et de bénéficier de l'asile, doivent être respectées par toutes les parties concernées.**

- 3.1 Après un sauvetage, les dispositions prises pour le débarquement **ne doivent pas entraîner un refoulement direct ou indirect**, ni empêcher les personnes susceptibles d'avoir besoin d'une protection internationale de pouvoir demander cette protection dans le cadre d'une procédure équitable et efficace.<sup>15</sup>
- 3.2 Le principe juridique international de non-refoulement interdit à tous les États, y compris ceux qui ne sont pas parties aux traités pertinents, d'adopter un comportement, quel qu'il soit, susceptible d'entraîner le renvoi d'une personne vers un lieu où elle risque d'être persécutée ou de subir de graves violations des droits de l'homme. Le principe s'applique partout où les États exercent leur juridiction (de jure ou par l'exercice d'un contrôle effectif), y compris en dehors de leurs eaux territoriales.<sup>16</sup> À ce titre, **les personnes secourues ne**

**doivent notamment pas être :** a) **débarquées dans un lieu où elles risqueraient d'être persécutées, torturées, maltraitées ou arbitrairement tuées**; b) débarquées dans un lieu où elles risqueraient d'être **renvoyées** dans un tel lieu ; ou c) **transférées sous le contrôle d'un autre État qui ne les protégerait pas contre de tels risques.**

- 3.3 Si un État sait ou devrait savoir que les personnes concernées peuvent avoir besoin d'une protection internationale ou être en danger, ses obligations de non-refoulement sont engagées, que les personnes secourues aient ou non clairement formulé une demande d'asile.<sup>17</sup> Avant de prendre des mesures qui pourraient exposer des personnes à de tels risques suite à un sauvetage, les États concernés doivent s'acquitter de leur **devoir d'enquête indépendante** sur les éventuels besoins de protection des personnes secourues.<sup>18</sup>
- 3.4 Outre la protection contre le refoulement direct ou indirect, les modalités de débarquement ne doivent pas entraver l'exercice par les personnes secourues du **droit de demander et de bénéficier de l'asile**, ou de la **liberté de quitter tout pays**, en particulier lorsqu'elles fuient un conflit armé, des persécutions ou de graves violations des droits de l'homme. Lorsque les dispositions prises après le sauvetage impliquent le **transfert**, de quelque manière que ce soit, de personnes secourues qui peuvent avoir besoin d'une protection internationale, du contrôle d'un État à un autre, ce transfert doit notamment garantir que les personnes transférées pourront demander l'asile et avoir accès à des procédures équitables et efficaces pour l'examen de leur demande, à un traitement conforme au droit international des réfugiés et aux droits de l'homme (y compris la protection contre la détention arbitraire) et à la possibilité de bénéficier d'une protection internationale s'il est établi qu'elles en ont besoin.<sup>19</sup>
- 3.5 **Tous les États** concernés ont la responsabilité et l'obligation, en vertu du droit international, de veiller à ce que les personnes relevant de leur juridiction ou de leur contrôle effectif ne soient pas soumises au refoulement ou exposées à d'autres traitements contraires au droit international des réfugiés et des droits de l'homme. Plus précisément :
- **Les États du pavillon des navires d'État (ou « publics »)** (y compris les navires des garde-côtes ou de la marine) ont des obligations directes en vertu des droits de l'homme et des réfugiés, notamment en matière de protection contre le refoulement. Les États du pavillon de **navires commerciaux ou d'autres navires privés** auraient généralement, au minimum, l'obligation de prendre des mesures de contrôle réglementaires et administratives appropriées pour s'assurer que les capitaines des navires battant leur pavillon ne soumettent pas les personnes secourues à un traitement contraire aux droits de l'homme et des réfugiés - y compris le droit au non-refoulement - et de prendre les mesures d'enquête et de correction ou de sanction appropriées, le cas échéant. (Voir la section suivante sur les responsabilités des États du pavillon et des autres États en matière d'asile).
  - **Les États côtiers**, y compris les États qui ont la responsabilité de la RRS concernée ou qui coordonnent ou participent d'une autre manière à une intervention de sauvetage (y compris par l'intermédiaire du CCS concerné), devraient veiller à ce que la responsabilité de la coordination et de la coopération en vue d'un acheminement rapide vers un lieu sûr (comme résumé dans la section 2 ci-dessus) soit exercée conformément aux droits de l'homme et des réfugiés applicables et garantisse l'accès à la protection internationale pour les personnes qui en ont besoin. Ils doivent notamment « s'abstenir de donner des instructions ou des conseils » aux navires participant aux opérations de sauvetage dont ils savent « ou devraient raisonnablement savoir qu'ils auraient des conséquences négatives sur les droits de l'homme pour les personnes nécessitant une assistance ».<sup>20</sup>

- **Les autres États** concernés devraient également veiller à ce que leur participation à la coopération et à la coordination nécessaires protège les droits de l'homme et l'accès à l'asile des personnes secourues, et vise à partager avec les États côtiers la charge des interventions de sauvetage et des besoins après le débarquement, en particulier dans les cas où les services de recherche et de sauvetage et la capacité d'accueil de certains États après le sauvetage sont soumis à une pression importante en raison des mouvements et des activités de sauvetage impliquant des réfugiés et des migrants.

3.6 **Repousser des bateaux transportant des personnes susceptibles de demander ou d'avoir besoin d'une protection internationale** comporte des risques importants de violation des obligations découlant du droit international des réfugiés et des droits de l'homme, que le bateau concerné transporte des personnes secourues, qu'il soit exploité par ces personnes elles-mêmes ou par des facilitateurs. Ces risques sont particulièrement importants si :

- le refoulement est susceptible d'exposer les passagers ou l'équipage à des dangers pour leur vie ou leur sécurité ;<sup>21</sup>
- les conditions à bord des navires - y compris pour les passagers particulièrement vulnérables, notamment pour des raisons médicales ou suite à des traumatismes - peuvent se détériorer au point d'exposer les personnes à bord à des traitements inhumains ou dégradants ;<sup>22</sup> ou
- l'absence de dispositions appropriées pour un débarquement rapide et sûr peut avoir pour conséquence que les personnes à bord, qui peuvent avoir besoin d'une protection internationale, soient débarquées dans un lieu où elles risquent d'être persécutées ou de subir de graves violations des droits de l'homme, ou renvoyées dans un tel lieu, ou ne puissent pas avoir accès à la protection internationale.

3.7 Même si les bateaux soumis à de tels refoulements sont apparemment en état de naviguer et en bon état, qu'ils disposent de toutes les provisions nécessaires et que la sécurité des passagers et de l'équipage ne semble pas être immédiatement en péril, les États qui les repoussent peuvent violer leurs obligations de non-refoulement et autres obligations s'ils ne s'informent pas des besoins de protection éventuels des personnes concernées ou s'ils leur refusent une possibilité effective de faire évaluer équitablement leurs demandes de protection internationale. Les personnes secourues en mer et susceptibles d'avoir besoin d'une protection internationale **ne peuvent être sommairement refoulées**, notamment lorsque cela les prive d'une possibilité équitable de demander l'asile.

#### 4. EXAMEN DES DEMANDES D'ASILE ET OCTROI D'UNE PROTECTION

**La responsabilité première de garantir l'accès à la protection internationale incombe à l'État sous la juridiction territoriale ou le contrôle effectif duquel se trouve le demandeur d'asile. Dans la plupart des cas, il s'agira de l'État de débarquement. Toutefois, dans le contexte du sauvetage en mer, il est essentiel que les autres États contribuent à trouver des solutions pour les demandeurs d'asile et les migrants débarqués, notamment pour protéger l'intégrité et les fondements humanitaires du système de recherche et de sauvetage et promouvoir un débarquement rapide dans un lieu sûr.**

4.1 Les demandes de protection internationale des personnes secourues sont mieux évaluées dans le cadre de procédures équitables et efficaces **à terre**, une fois que le débarquement en lieu sûr a été assuré et que les besoins immédiats des personnes secourues, y compris celles présentant des vulnérabilités spécifiques, ont été pris en

compte.

- 4.2 En règle générale, **la responsabilité première de l'examen des demandes de protection internationale** et de l'octroi de cette protection incombe à l'État dans lequel une personne arrive et demande l'asile ou, le cas échéant (notamment lors d'opérations d'interception),<sup>23</sup> à l'État dont la juridiction est autrement engagée.<sup>24</sup> Cela signifie généralement que l'État qui autorise le débarquement après un sauvetage sur son territoire sera responsable en premier lieu de l'accès à la protection internationale, ou de veiller à ce qu'elle soit garantie ailleurs. Le HCR a toutefois souligné à plusieurs reprises que, dans les contextes de sauvetage, en particulier lorsqu'un incident ou une situation continue implique un nombre important d'arrivées, les États de débarquement ne devraient pas être les seuls responsables de l'octroi d'une protection internationale et, lorsque les personnes secourues n'ont pas besoin de protection internationale, d'autres solutions peuvent être envisagées ; et que des **accords appropriés de partage des responsabilités** (intra-régionaux et au-delà) sont nécessaires pour alléger la charge des États côtiers particulièrement touchés et protéger l'intégrité du régime de recherche et de sauvetage en évitant de décourager le sauvetage et le débarquement en temps voulu. Le débarquement **ne** devrait toutefois **pas** être indûment retardé au motif qu'un État côtier estime que l'aide apportée par la communauté internationale est insuffisante - en particulier lorsqu'un tel retard risque d'exacerber les besoins humanitaires ou pourrait donner lieu aux risques énoncés dans la section 3 ci-dessus.
- 4.3 Les dispositions relatives au débarquement et au transfert après le débarquement impliquant le **transfert** de demandeurs d'asile potentiels du territoire ou du contrôle d'un État vers celui d'un autre État doivent garantir l'accès à la protection internationale et aux autres normes pertinentes.<sup>25</sup>
- 4.4 Les **capitaines de navires** ne sont généralement pas compétents pour évaluer les demandes de protection internationale.<sup>26</sup> Cependant, chaque fois que l'on craint, pour quelque raison que ce soit, que les personnes secourues aient besoin d'une protection internationale, cela doit être porté à l'attention des autorités de coordination, mais aussi, si nécessaire, aux autorités compétentes des États du pavillon et des autres États concernés (sauf si cela risque de faire courir de nouveaux risques aux éventuels demandeurs d'asile). Le débarquement ne doit pas avoir lieu dans un lieu où les personnes secourues risquent d'être persécutées ou de subir des violations graves des droits de l'homme. Le comportement des **capitaines de navires d'État (publics)**, tels que les navires des garde-côtes ou les navires militaires, mettrait directement en jeu, dans certains cas, les responsabilités internationales des États du pavillon, notamment en vertu des droits de l'homme et des réfugiés. À ce titre, il est *a fortiori* prudent pour les capitaines de navires publics de s'adresser aux autorités compétentes de l'État du pavillon dans les cas où les personnes secourues auraient besoin d'une protection internationale. Plus généralement, les États du pavillon doivent fournir à ces capitaines, en particulier aux gardes-côtes et/ou aux gardes-frontières et aux autres personnes qui commandent les navires susceptibles de rencontrer des demandeurs d'asile, des conseils appropriés sur le traitement des personnes secourues qui peuvent avoir besoin d'une protection internationale, y compris, le cas échéant, des conseils sur les demandes d'information qui devraient être menées pour identifier les besoins de protection potentiels et garantir le respect des obligations de non-refoulement. Le **capitaine d'un navire commercial ou d'un autre navire privé** qui a embarqué des personnes secourues ne doit pas être chargé d'examiner les demandes d'asile,<sup>27</sup> et les navires privés qui participent à l'opération de sauvetage ne constituent pas un lieu approprié pour examiner une demande d'asile. Le HCR considère que le **traitement des demandes de protection internationale à bord des navires en mer**<sup>28</sup> n'est généralement pas approprié, à moins de pouvoir garantir des dispositions d'accueil (y

compris pour les personnes vulnérables), des processus de vérification de la recevabilité des demandes et des garanties procédurales conformes aux normes internationales.<sup>29</sup>

- 4.5 **Les États du pavillon** des navires qui prêtent assistance, en particulier dans le cas de navires commerciaux ou d'autres navires privés dont les capitaines n'agissent pas sous le contrôle de l'État du pavillon concerné en tant qu'agent, ne peuvent généralement pas être considérés comme ayant l'obligation juridique claire - au-delà des obligations susmentionnées de coordination et de coopération pour assurer un débarquement rapide et sûr et des mesures appropriées pour se protéger contre les violations des droits de l'homme, y compris le refoulement - d'assumer en premier lieu la responsabilité de recevoir les personnes secourues, de les admettre à une procédure d'asile sur leur territoire et de leur accorder une protection internationale. En vertu de l'article 94 de la CNUDM, l'État du pavillon doit « exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social » sur les navires battant son pavillon.<sup>30</sup> Comme résumé en partie dans la section 3 ci-dessus, les États du pavillon doivent prendre les mesures appropriées pour s'assurer que l'exercice de cette juridiction et de ce contrôle est conforme à leurs obligations internationales en vertu du droit maritime international, du droit des réfugiés et des droits de l'homme - notamment en ce qui concerne le non-refoulement et le droit d'asile. Bien que l'on ne puisse pas dire que l'État du pavillon d'un navire d'assistance ait, du seul fait de sa compétence en vertu de l'article 92(1) de la CNUDM sur les navires en haute mer, la responsabilité première d'accorder l'asile territorial aux personnes secourues, il doit coopérer avec d'autres États pour s'assurer des dispositions de débarquement et garantir un accès à l'asile conformément au droit international. Dans les cas où le débarquement vers un lieu sûr où les besoins de protection internationale peuvent être satisfaits *ne peut être* assuré en temps utile en coopération et en coordination avec les États côtiers concernés, comme le prévoit le droit maritime international, le débarquement dans l'État du pavillon ou le transfert vers celui-ci et l'accès aux procédures d'asile dans cet État (ou à une protection immédiate en attendant l'accès à l'asile ailleurs) peuvent être nécessaires pour garantir le respect des obligations de l'État du pavillon en vertu du droit international des réfugiés et des droits de l'homme.
- 4.6 Outre les questions juridiques et juridictionnelles, d'un point de vue politique et pour maintenir la viabilité du système de recherche et de sauvetage, il n'est pas souhaitable, toutes choses égales par ailleurs, de confier la responsabilité première de l'asile sans réserve aux États du pavillon. Les États du pavillon devraient toutefois être prêts à participer à des mesures de partage des responsabilités aux côtés d'autres États afin de garantir un débarquement et un accès rapides à l'asile. Comme indiqué plus haut, les responsabilités de l'État du pavillon pour ce qui est d'offrir ou d'assurer l'accès à la protection internationale peuvent être plus directement engagées, selon les circonstances, dans le cas d'opérations menées par des navires publics, en particulier lorsque ces opérations sont unilatérales, qu'elles font partie d'une opération en cours plutôt que d'une intervention d'urgence ad hoc, ou qu'elles sont à juste titre plus proches des « interceptions » que du sauvetage.

## HCR, 1er décembre 2022

---

<sup>1</sup> Ce document complet et doit être lu conjointement avec le document du HCR, *General legal considerations: search-and-rescue operations involving refugees and migrants at sea (Considérations juridiques générales : opérations de recherche et de sauvetage en mer impliquant des réfugiés et des migrants)*. (**Considérations juridiques 2017**), novembre 2017, [www.refworld.org/docid/5a2e9efd4.html](http://www.refworld.org/docid/5a2e9efd4.html).

<sup>2</sup> Sur le caractère fondamental de l'obligation de secourir les demandeurs d'asile en détresse en mer et sur l'importance, pour faciliter cette obligation, de la coopération internationale entre « les États côtiers, les États du pavillon, les pays de réinstallation et la communauté internationale dans son ensemble », voir par



---

exemple la conclusion n° 26 du Comité exécutif, paragraphes (b)-(d). Les conclusions du Comité exécutif et les orientations du HCR traitent de ces questions depuis de nombreuses décennies. Une sélection, jusqu'à décembre 2011, est incluse dans *Rescue at Sea, Stowaways and Maritime Interception: Selected Reference Materials (2011 Protection at Sea Compilation)* (*Sauvetage en mer, interception maritime et passagers clandestins : Textes de référence sélectionnés - Compilation 2011 sur la protection en mer*), 2<sup>e</sup> édition, décembre 2011, [www.refworld.org/docid/4ee087492.html](http://www.refworld.org/docid/4ee087492.html). En novembre 2014, le [Dialogue du Haut Commissaire sur les défis de protection](#) a été consacré au thème de la protection en mer, engageant les États et les autres parties prenantes notamment en matière de coopération internationale et de partage des charges et des responsabilités dans les situations de sauvetage.

<sup>3</sup> Voir par exemple la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*, 1<sup>er</sup> novembre 1974, 1184 RTNU 2 (entrée en vigueur le 25 mai 1980), telle qu'amendée, Annexe, ch. V, règlements 33.1 et 33.6 ; *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)*, 10 décembre 1982, 1833 RTNU 3 (entrée en vigueur le 16 novembre 1994), art. 98(1).

<sup>4</sup> CNUDM art. 98(2). Voir aussi, entre autres, la *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR)*, 1<sup>er</sup> novembre 1979, 1405 RTNU 97 (entrée en vigueur le 22 juin 1985), telle qu'amendée, Annexe, paragraphe 2.1.1 et ch. 2 en général ; et SOLAS V.7.

<sup>5</sup> SAR 2.1.1.

<sup>6</sup> SAR 2.1.9.

<sup>7</sup> Voir en particulier SAR ch. 2.

<sup>8</sup> Voir *Considérations juridiques 2017*, paragraphe 10, et les notes de bas de page associées.

<sup>9</sup> Selon le comité de sécurité maritime de l'OMI : voir OMI, *Résolution MSC.167(78): Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea (Rescue Guidelines)* (Directives sur le traitement des personnes secourues en mer - **Directives de l'OMI**), du 20 mai 2004, paragraphe 6.12, [www.refworld.org/docid/432acb464.html](http://www.refworld.org/docid/432acb464.html). Les directives non contraignantes ont été approuvées par l'Assemblée générale des Nations Unies dans la résolution A/RES/61/222 du 16 mars 2007.

<sup>10</sup> Voir les *Directives de l'OMI* paragraphe 6.13.

<sup>11</sup> L'OIM, le HCDH, le HCR, l'UNICEF, l'ONUDC et le Rapporteur spécial des Nations Unies sur les droits des migrants : *The concept of place of safety under international law and the respect of the rights of migrants and refugees rescued at sea by all States (Le concept de lieu sûr en droit international et le respect des droits des migrants et des réfugiés secourus en mer par tous les États)*, mai 2022, [www.unhcr.org/62824f564](http://www.unhcr.org/62824f564).

<sup>12</sup> Malte, notamment, n'a pas accepté et ne se considère pas liée par les amendements de 2004.

<sup>13</sup> SAR 3.1.9, italiques ajoutées. La Convention SOLAS contient une disposition essentiellement dans les mêmes termes à l'article V.33 (1-1). Tous deux prévoient en outre que les dispositions relatives au débarquement dans un lieu sûr doivent « tenir compte des circonstances particulières à chaque cas par l'[OMI] ». Les *Directives de l'OMI* en matière de sauvetage indiquent au paragraphe 6.15 qu'il s'agit de « facteurs tels que la situation à bord du navire prêtant assistance, les conditions sur place, la nécessité de soins médicaux, etc. ».

<sup>14</sup> *Directives de l'OMI*, paragraphe 2.5. D'autres directives non contraignantes publiées en 2009 par le comité de simplification des formalités de l'OMI stipulent que « s'il est impossible d'organiser rapidement ailleurs le débarquement des personnes secourues, le Gouvernement responsable devrait accepter qu'il se fasse, conformément à la législation et la réglementation en matière d'immigration de chaque État Membre, dans un lieu sûr qui relève de son contrôle et dans lequel les personnes secourues pourront ensuite recevoir l'aide requise en temps voulu ». Voir OMI, *Principles Relating to Administrative Procedures for Disembarking Persons Rescued at Sea (Disembarkation Principles)* (Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer - Principes de débarquement), 22 janvier 2009, FAL.3/Circ.194, paragraphe 2.3., [www.refworld.org/docid/524be8244.html](http://www.refworld.org/docid/524be8244.html).

<sup>15</sup> Les *Directives de l'OMI* (paragraphe 6.17) reconnaissent que « 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 des demandeurs d'asile et des réfugiés récupérés en mer ». En droit international, cependant, il ne s'agit pas d'une simple considération : la protection contre le refoulement est une obligation contraignante pour tous les États concernés. Voir également les *Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer*, paragraphe 2.5 et note de bas de page associée.

<sup>16</sup> Voir p. ex. *Considérations juridiques 2017*, paragraphe 1.

<sup>17</sup> Voir p. ex. *Hirsi Jamaa et autres c. Italie, requête n° 27765/09 (Hirsi Jamaa)*, CEDH, 23 février 2012, paragraphe 133.

---

<sup>18</sup> Voir *Considérations juridiques 2017*, paragraphe 4. Le fait de ne pas prendre en compte les circonstances individuelles et les éventuels besoins de protection peut également entraîner la responsabilité internationale pour les interdictions d'*expulsion collective* applicables : voir par exemple *Hirsi Jamaa*. Voir les paragraphes 4.1 et 4.4 ci-après sur le traitement à bord des demandes d'asile.

<sup>19</sup> Voir *Considérations juridiques 2017* paragraphe 6.

<sup>20</sup> Voir HCR, *Soumission du HCR dans l'affaire S.S. et autres. c. Italie (requête n° 21660/18) devant la Cour européenne des droits de l'homme (Soumission en S.S.)*, 14 novembre 2019, paragraphes 4.4-4.5, [www.refworld.org/docid/5dcebf54.html](http://www.refworld.org/docid/5dcebf54.html) ; *Considérations juridiques 2017* paragraphe 20. Les indications à ce sujet dans ces documents visent en particulier les situations où un CCS assume la coordination, formellement ou dans les faits, en dehors de sa propre RRS, mais le principe s'applique de manière plus générale. Tous deux reconnaissent qu'il peut y avoir des circonstances où les exigences de la protection de la vie humaine en mer contre des risques graves et imminents l'emporteraient sur d'autres considérations.

<sup>21</sup> Pacte international relatif aux droits civils et politiques, Article 6(1).

<sup>22</sup> Pacte international relatif aux droits civils et politiques, Article 7.

<sup>23</sup> Voir également les paragraphes 4.4-4.6 ci-après.

<sup>24</sup> Voir par exemple la Note du HCR sur l'"Externalization" of International Protection (« Externalisation » de la protection internationale), 28 mai 2021, paragraphe 9(a), [www.refworld.org/docid/60b115604.html](http://www.refworld.org/docid/60b115604.html); *Guidance note on bilateral and/or multilateral transfer arrangements of asylum-seekers (Note d'orientation sur les accords de transfert bilatéraux et/ou multilatéraux des demandeurs d'asile) (Note de transfert)*, mai 2013, paragraphe 1, [www.refworld.org/docid/51af82794.html](http://www.refworld.org/docid/51af82794.html).

<sup>25</sup> Voir paragraphe 3.4 ci-dessus ; *Considérations juridiques 2017* paragraphe 6 ; *Note de transfert*, paragraphe 3(vi) et généralement.

<sup>26</sup> Voir p. ex. le HCR, l'OMI et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), *Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants (Joint Rescue Guide)* (Sauvetage en mer : Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés (Guide conjoint de sauvetage)), janvier 2015, p. 11, <https://www.unhcr.org/fr/publications/brochures/4ad2f0b75/sauvetage-mer-guide-principes-mesures-sappliquent-migrants-refugies.html>. Cela ne signifie toutefois pas que les capitaines peuvent ignorer les obligations de non-refoulement des États du pavillon ; voir le paragraphe 3.5 ci-dessus.

<sup>27</sup> Voir 26 ci-dessus et le texte d'accompagnement. Les *Directives de l'OMI* encouragent les capitaines de navire à « s'efforcer de veiller à ce que les survivants ne soient pas débarqués en un lieu où leur sécurité serait compromise » (voir paragraphe 5.1.6).

<sup>28</sup> Le traitement des demandes d'asile à bord de navires disposant d'installations appropriées et se trouvant au port peut représenter, à certains égards, un cas légèrement différent. Bon nombre des préoccupations relatives au traitement en mer à bord des navires se posent ici aussi ; il est possible d'en atténuer certaines, selon les circonstances. L'examen des demandes d'asile à bord d'un navire au port pourrait équivaloir à un traitement en détention, sous la juridiction de l'État du port ; la légalité et l'opportunité de telles propositions devraient donc être évaluées au cas par cas, conformément aux orientations pertinentes du HCR, y compris sur la détention et les procédures frontalières en général.

<sup>29</sup> Voir p. ex. l'*Annexe à la Note du HCR sur l'« Externalization » of International Protection: Policies and practices related to the externalization of international protection (Externalisation de la protection internationale : Politiques et pratiques associées à l'externalisation de la protection internationale)*, 28 mai 2021, par. 7, [www.refworld.org/docid/60b115b64.html](http://www.refworld.org/docid/60b115b64.html); *Considérations juridiques 2017* paragraphe 7, et références qui les accompagnent.

<sup>30</sup> Les États du pavillon, en vertu du droit coutumier codifié par l'article 92(1) de la CNUDM, exercent une « juridiction exclusive » sur les navires battant leur pavillon, qui, conformément à l'article 91(1), doivent avoir un « lien substantiel » avec l'État du pavillon en question. Cela signifie que, d'une manière générale et sous réserve d'autres dispositions de la CNUDM autorisant notamment les droits de visite et de poursuite dans certaines circonstances stipulées (ainsi que d'autres dispositions pertinentes du droit international), les autres États ne peuvent pas exercer de juridiction d'exécution sur les navires étrangers dans les eaux internationales. Toutefois, le simple fait qu'un navire soit d'une certaine nationalité ne signifie pas, en soi, que le capitaine agit en tant qu'agent de l'État du pavillon au sens où son comportement serait, sans plus, directement attribuable à cet État. Un navire en haute mer n'est pas non plus nécessairement assimilable, en vertu de la juridiction de l'État du pavillon, au « territoire » de cet État aux fins du droit international, y compris le droit international des réfugiés. Pour toute question non résolue concernant le débarquement de demandeurs d'asile potentiels conformément au droit maritime international et aux autres obligations juridiques pertinentes, les capitaines de navire doivent consulter les autorités de coordination de l'État côtier



---

concerné (à condition que cela ne fasse pas courir de risques supplémentaires aux demandeurs d'asile secourus), ainsi que l'État du pavillon.