

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LA CRISE MIGRATOIRE EN MÉDITERRANÉE APPREHENDÉE PAR LE DROIT MARITIME

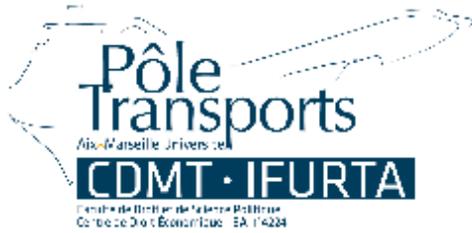
Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des activités maritimes

Par

Emma Ranchain

Sous la direction de M. le Professeur Loïc Roulette

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2019-2020



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LA CRISE MIGRATOIRE EN MÉDITERRANÉE APPREHENDÉE PAR LE DROIT MARITIME

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des activités maritimes

Par

Emma Ranchain

Sous la direction de M. le Professeur Loïc Roulette

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2019-2020

« Les opinions exprimées dans ce mémoire sont propres à leur auteur et n'engagent pas l'Université Aix-Marseille ».

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur Loïc ROULETTE d'avoir accepté la direction de mon mémoire, pour sa disponibilité et ses conseils.

J'aimerais remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique pour sa gestion de la crise sanitaire qui a rendu cette année si particulière.

Je voudrais également remercier plus particulièrement Monsieur Cyril BLOCH et l'ensemble des intervenants pour la formation de qualité fournie tout au long de cette année universitaire.

Je tiens à remercier les secrétaires du Master, Marjorie VIAL, Lia BACHET SILVA et Stéphanie GLAVNIK, pour leur disponibilité au cours de cette année.

Je remercie l'ensemble de ma famille pour son soutien et ses conseils.

Enfin, je remercie mes amies pour leur soutien sans faille, leur aide et leur implication dans la réalisation de ce mémoire.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	1
Liste des abréviations et sigles utilisés	3
INTRODUCTION	5
Première partie : La recherche d'un compromis entre sauvetage des migrants et protection de la souveraineté étatique	12
<u>Titre I</u> : Le devoir de secours en mer, une tradition maritime ancestrale	13
Chapitre I : Un devoir d'assistance à double composante	13
Chapitre II : Un devoir de secours en mer mis à mal par la pratique	30
<u>Titre II</u> : Les interceptions comme exercice de la souveraineté des États.....	43
Chapitre I : Une pratique floue justifiée dans certains espaces maritimes	44
Chapitre II : La légitimité des interceptions dans les eaux internationales	54
Deuxième partie : Une conciliation au détriment de la protection des migrants.....	69
<u>Titre I</u> : L'instrumentalisation des lacunes du droit maritime en faveur de la souveraineté.....	69
Chapitre I : L'interprétation de notions clés laissée à la discrétion des États.....	70
Chapitre II : Le débarquement, pierre d'achoppement de l'obligation de secours	80
<u>Titre II</u> : Une protection insuffisante et entravée par les États	92
Chapitre I : La nécessité d'une harmonisation du droit maritime avec les droits de l'homme et le droit des réfugiés	92
Chapitre II : Des entraves étatiques à l'action des ONG et des capitaines de navires	102
CONCLUSION	111
BIBLIOGRAPHIE.....	114
ANNEXES	128
TABLE DES MATIÈRES.....	135

Liste des abréviations et sigles utilisés

Agence Frontex	Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États de l'Union Européenne
CDI	Commission du Droit International
CESDH	Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales
CIJ	Cour internationale de Justice
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
Comité FAL	Comité de Facilitation
Comité MSC	Comité de Sécurité Maritime
Cour EDH	Cour européenne des droits de l'homme
CPJI	Cour permanente de Justice internationale
CSNU	Conseil de Sécurité des Nations Unies
DUDH	Déclaration universelle des droits de l'homme
FRA	Agence des droits fondamentaux de l'Union Européenne
HCR	Agence des Nations Unies pour les réfugiés
HRW	Human Right Watch
ICS	International Chamber of Shipping
Manuel IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (Manuel

	international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes)
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre (Centre de coordination et de sauvetage)
MSF	Médecins Sans Frontières
OIM	Organisation internationale pour les migrations
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONG	Organisation non gouvernementale
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PIDCP	Pacte international relatif aux droits civils et politiques
RSI	Règlement sanitaire international
SAR	Search and Rescue (Recherche et Sauvetage)
SOLAS	Safety of Life at Sea (Sauvegarde de la vie humaine en mer)
Sous-Comité NSCR	Sous-Comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage
TIDM	Tribunal international du droit de la mer
UE	Union Européenne
ZEE	Zone économique exclusive

INTRODUCTION

En septembre 2015, la photographie du corps sans vie d’Aylan Kurdi, syrien de presque trois ans, retrouvé sur une plage de Turquie choque le monde entier. Elle met la société internationale face aux réalités de la crise migratoire en Méditerranée et à son incapacité à prévenir de tels drames. Dans ce mémoire, il s’agira d’aborder la crise migratoire en Méditerranée sous l’angle du droit maritime.

L’Organisation internationale pour les migrations (ci-après OIM) définit le migrant comme « *toute personne qui quitte son lieu de résidence habituelle pour s’établir à titre temporaire ou permanent et pour diverses raisons, soit dans une autre région à l’intérieur d’un même pays, soit dans un autre pays, franchissant ainsi une frontière internationale. Il englobe un certain nombre de catégories juridiques de personnes bien déterminées, comme les travailleurs migrants ; les personnes dont les types de déplacement particuliers sont juridiquement définis, comme les migrants objets d’un trafic illicite ; ainsi que celles dont le statut et les formes de déplacement ne sont pas expressément définis par le droit international, comme les étudiants internationaux¹ ».* Sans définition officielle, c’est celle de l’OIM qui sera reprise dans ce mémoire. Par conséquent, le terme de migrant est générique et des réfugiés peuvent se trouver parmi eux lors des migrations. Toutefois, la Convention de Genève de 1951 définit précisément le réfugié comme une personne qui « *[craint] 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 retourner² ».* Ainsi, ces derniers ont besoin de protection internationale et bénéficient d’un régime juridique particulier.

¹ Site internet de l’IOM, <https://www.iom.int/fr/qui-est-un-migrant> (consulté le 02 février 2020).

² Convention de Genève relative au statut des réfugiés, 28 juillet 1951, article 1.A (2).

Les phénomènes migratoires deviennent une crise migratoire lorsque les flux de migration augmentent dans une zone géographique au point de causer des difficultés dans les États de destination. Cette notion de crise représente une notion subjective, laissée à l'appréciation des États.

Dans le cadre de ce mémoire, il convient que les termes « secours », « sauvetage » et « assistance » seront employés dans le même sens, c'est-à-dire l'aide apportée aux personnes et aux navires en détresse en mer.

En outre, il traitera uniquement du moment où les migrants sont en mer, ce qui exclut la période de pré-embarquement et de post-débarquement ainsi que des politiques de visa et d'accueil mises en place par l'Union Européenne (ci-après UE).

Si ce mémoire circonscrit géographiquement son analyse à la crise migratoire en mer Méditerranée (II), le phénomène de migration maritime n'est pas nouveau (I). Cependant, ce sujet met en évidence des enjeux et des difficultés majeurs (III).

I. Les migrations maritimes, un phénomène ancien

Chaque année, des milliers de personnes traversent la Méditerranée pour diverses raisons, c'est ce que l'on appelle des « flux migratoires mixtes ». Ces flux peuvent être composés de demandeurs d'asile, de réfugiés, de victimes de trafic mais aussi de migrants pour des raisons économiques ou environnementales. Cependant, les migrations maritimes ne sont pas un phénomène nouveau.

Durant la Seconde Guerre Mondiale, des millions de personnes fuient l'Europe pour rejoindre les États-Unis ou l'Afrique du nord.

Suite à la guerre du Vietnam entre les années 70 et 80, l'expression de « *boat people* » apparaît. Cette expression désigne toutes les personnes fuyant l'Indonésie dans des embarcations de fortune. Cette expression continue à être utilisée dans le langage commun d'aujourd'hui pour désigner les migrants en mer.

Dans la mer des Caraïbes, les cubains fuient le régime castriste en direction des États-Unis, en transitant parfois par l'Amérique centrale. Depuis plus d'une cinquantaine d'années, les haïtiens émigrent vers d'autres États du continent américains à cause des conditions de vie dans leur pays et les catastrophes naturelles qui ont touché Haïti. Les États voisins ont durci leurs politiques et les haïtiens font parfois face à des déportations vers leur pays d'origine.

Enfin, dans les années 2000, l'Australie fait face à une vague d'immigration qui la conduit à mettre en place la « Solution du Pacifique » en 2001. Cette solution consistait à renvoyer les migrants qui cherchaient à atteindre l'Australie vers d'autres territoires, notamment l'Île de Nauru et la Papouasie-Nouvelle-Guinée. Jusqu'en 2007, ces deux États acceptent de débarquer les migrants sur leur territoire en échange d'un financement de la part de l'Australie. Suite à une nouvelle vague d'immigration et malgré les vives critiques concernant les conditions de traitement des migrants, l'Australie adopte une solution similaire en 2012. Les migrants, souvent réfugiés ou demandeurs d'asile, se font détourner vers l'Île de Nauru où ils sont détenus et où ils subissent des mauvais traitements et des problèmes sanitaires.

Depuis 2014, l'OIM a mis en place le *Missing Migrants Project* ou le Projet sur les migrants disparus qui enregistre les décès de migrants au cours de leur voyage pour rejoindre une autre destination. Selon ce projet, 1 622 migrants sont morts en le 1^{er} janvier et le 22 août 2020. L'analyse des différentes données montre que chaque année, la route migratoire la plus meurtrière est la Méditerranée (voir annexe 1).

Cette année, le Projet sur les migrants disparus a enregistré 497 morts, en date du 22 août 2020, ce qui fait que la Méditerranée représente à elle seule plus de 30% des décès de migrants dans le monde. Le Projet montre également que la majorité des décès a lieu en Méditerranée Centrale (voir annexe 2). Ces chiffres illustrent la crise migratoire à laquelle fait face la Méditerranée.

II. Le bassin méditerranéen, épice de une crise migratoire

À partir de 2011, les mouvements du Printemps Arabe provoquent une première vague de migrations maritimes qui ne fait que s'accroître avec la détérioration de la situation

en Syrie. À cela s'ajoutent les conflits existant en Somalie, en Erythrée ou encore au Nigéria. En 2015, la Libye se transforme en plaque tournante des départs de migrants à destination de l'Europe. L'Italie, la Grèce, l'Espagne, Chypre et Malte se retrouvent notamment en première ligne. Cette situation conduit les dirigeants européens à qualifier ces flux de crise migratoire.

La situation en Méditerranée a amené l'Europe à renforcer les opérations de sauvetage en mer. En effet, la plupart du temps, les migrants traversent la Méditerranée à bord d'embarcations de fortune créant des situations périlleuses qui se terminent bien trop souvent en tragédies humaines. En 2013, un navire de migrants fait naufrage au large de Lampedusa, provoquant la mort de près de 400 migrants³.

Ce drame est à l'origine de l'opération *Mare Nostrum*, mise en place par l'Italie, qui déploie des navires dans les eaux méditerranéennes afin de porter secours plus rapidement aux migrants. Cette opération qui a contribué à sauver presque 200 000 migrants a pris fin un an plus tard, notamment pour des raisons financières⁴.

L'année 2015 devient l'année la plus meurtrière en Méditerranée. Au mois d'avril de cette année, deux naufrages quasi-consécutifs causent la mort d'au moins 1 100 migrants. La Méditerranée se transforme petit à petit en cimetière humain et la crise migratoire devient également une crise humanitaire.

Afin de venir en aide aux États, les Organisations non gouvernementales (ci-après ONG) se mobilisent et affrètent des navires de secours qu'elles stationnent en Méditerranée. D'abord accueillies favorablement, les ONG subissent aujourd'hui une pression de la part des différents États qui refusent de plus en plus d'accueillir les migrants sur leur territoire.

On assiste alors à la fermeture des ports, des blocages en mer des navires des ONG ou encore à des poursuites pénales à leur rencontre. Cette hostilité s'étend également aux navires commerciaux qui subissent eux aussi des blocages et des retards en mer, entraînant des répercussions financières importantes.

³ FranceInfo, « L'Italie en deuil après un nouveau drame de l'immigration à Lampedusa », FranceInfo, 03 octobre 2013, https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/italie-un-naufrage-de-clandestins-fait-plusieurs-dizaines-de-morts-a-lampedusa_426215.html (consulté le 18 mars 2020).

⁴ L'Express, « Migrants en Méditerranée : l'opération Mare Nostrum, une solution ? », L'Express, 20 avril 2015, https://www.lexpress.fr/actualite/monde/europe/migrants-en-mediterranee-l-operation-mare-nostrum-une-solution_1672886.html, consulté le 13 avril 2020.

Depuis quelques années, les États européens collaborent avec la Libye afin de former les garde-côtes libyens dans le but qu'ils interceptent au mieux les migrants au départ de leurs côtes. Ce comportement s'accompagne de mesures d'interception de plus en plus fréquentes pour détourner les navires de migrants et les renvoyer en Libye.

Dans le même temps, les trafiquants et les passeurs tirent profit de cette crise migratoire en offrant des possibilités de voyage à des personnes qui n'ont souvent pas d'autres choix que d'accepter. Afin de maximiser les profits, les migrants sont entassés dans des embarcations de fortune et des « rabais » peuvent être fait lorsque les migrants acceptent d'embarquer en hiver⁵. En Méditerranée, il a été constaté deux types de pratiques. Les migrants peuvent se trouver dès le départ dans de petites embarcations ou ils peuvent être transférés plus tard au cours du voyage dans le but de déclencher une situation de détresse et conduire les États européens à exécuter leur obligation de secours⁶.

La crise migratoire en Méditerranée représente donc un défi majeur pour l'Europe et plus précisément pour les États bordant la Méditerranée partagés entre le respect de l'obligation de secours et l'exercice de leur souveraineté.

III. Difficultés et enjeux du sujet

La crise migratoire en Méditerranée est un sujet d'actualité qui s'inscrit dans un environnement politique, économique, social et juridique.

Les flux de migration sont, à l'origine, des facteurs de développement et d'échanges non négligeables. Les arrivées massives peuvent cependant se transformer en charge économique pour les États d'accueil qui développent des politiques d'immigration très dures. Par ailleurs, grâce à l'intervention des médias, les conditions difficiles dans lesquelles voyagent les migrants ne sont plus inconnues de la société internationale qui s'émeut face aux drames, à l'instar de celui du petit Aylan Kurdi. Les pratiques et les

⁵ OIM, *Protections of Migrants at Sea*, rapport, 2018, p.9.

⁶ *Ibid.*, p. 10.

politiques des États sont ainsi critiquées et dénoncées par les populations et par les ONG.

La crise migratoire en Méditerranée soulève également des questions juridiques et plus particulièrement en droit maritime. Les efforts des États pour contrôler leurs frontières et lutter contre l'immigration clandestine ont conduit les migrants à traverser la Méditerranée dans des conditions de plus en plus dangereuses. Les situations en mer qui en découlent ne correspondent pas à celles qui existaient au moment de l'adoption des textes maritimes.

Le droit maritime est l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités humaines en mer. Depuis toujours, il prévoit un devoir de secours en mer, plus que fondamental dans le contexte migratoire actuel. L'Organisation Maritime Internationale (ci-après OMI) a notamment édicté de nombreuses conventions imposant cette obligation de secours en mer et prévoyant des opérations de recherche et d'assistance.

Les opérations de secours supposent la coopération des États mais les nombreux naufrages ont mis en exergue des défaillances flagrantes dans la mise en place de ces opérations et l'exécution des obligations prévues par le droit maritime. Ces défaillances se traduisent par des divergences d'interprétation de notions essentielles (détresse, lieu sûr), des réticences à accepter le débarquement des migrants mais aussi par une mise en application du régime international pas toujours en droit interne.

En outre, l'augmentation des mesures d'interception dans les différentes zones maritimes pose des questions de conformité au droit de la mer qui traite essentiellement des compétences des États sur les différents espaces maritimes. Cette branche du droit découpe les océans en plusieurs zones maritimes (voir annexe 3) dans lesquelles les compétences des États diffèrent.

L'externalisation progressive du contrôle des frontières par les États, la lutte contre l'immigration clandestine et contre le trafic de migrants conduisent les États à adopter des mesures dont la conformité au droit de la mer interroge. En effet, les États ont tendance à considérer la haute mer comme une zone dans laquelle ils peuvent librement exercer des mesures de contrôle de frontières.

Par ailleurs, le traitement des migrants en mer nécessite d'envisager les droits et la protection reconnus par les instruments des droits de l'homme et du droit des réfugiés. Ces branches du Droit reconnaissent des principes fondamentaux, en particulier le principe de non-refoulement que les États bafouent dans le but de ne pas respecter leurs obligations internationales. Dès lors que les principaux flux maritimes proviennent de Libye et d'autres États en proie à des guerres civiles et des conflits, il apparaît pertinent d'analyser ces branches dans le cadre des opérations de secours.

Par conséquent, ce mémoire s'attachera à démontrer comment les États, face à un choix entre la protection des migrants et la protection de leur souveraineté, utilisent le droit maritime en faveur de leur souveraineté dans le contexte de la crise migratoire en Méditerranée. Par la compilation d'un certain nombre de sources d'analyses, il a pour but d'exposer et de critiquer les pratiques des États européens qui conduisent, *in fine*, à une mauvaise gestion de la crise migratoire.

Cette démonstration nécessitera de poser le cadre juridique de l'obligation de secours prévue par le droit maritime ainsi que celui des interceptions maritimes dans le droit de la mer.

Il faudra également étudier l'inadéquation et l'imprécision du droit maritime sur la question du sauvetage des migrants en mer.

Enfin, cela nécessitera de mettre en évidence la violation par les États de leurs obligations internationales en matière maritime mais aussi en matière des droits de l'homme. Pour cela, il faudra étudier certains instruments des droits de l'homme et du droit des réfugiés ainsi que les politiques et pratiques actuelles des États européens.

Dans cette optique, l'appréhension de la crise migratoire méditerranéenne par le droit maritime implique d'analyser comment ce dernier permet à la fois de protéger les migrants et de protéger la souveraineté des États (Partie I) puis la défaillance des États dans la mise en place d'une protection suffisante des migrants (Partie II).

Première partie : La recherche d'un compromis entre sauvetage des migrants et protection de la souveraineté étatique

Le droit maritime impose aux États de secourir les personnes en détresse. Ce devoir de secours a une importance fondamentale dans la crise migratoire actuelle. En effet, les migrants traversent la Méditerranée à bord d'embarcations de fortune et dans des conditions dangereuses. Ainsi, à travers cette obligation de secours, le droit maritime permet d'assurer une protection à ces migrants.

Cependant, l'arrivée massive des migrants en Europe instaure la méfiance chez les États méditerranéens qui assurent les opérations de sauvetages. Pour cette raison, ils vont développer des pratiques afin de protéger leurs frontières et par conséquent leur souveraineté.

Dans cette optique, il faudra analyser le devoir de secours (Titre I) puis la pratique des interceptions maritimes comme exercice de la souveraineté des États (Titre II).

Titre I : Le devoir de secours en mer, une tradition maritime ancestrale

Le devoir de secours est un devoir qui a toujours existé dans le milieu maritime, il est le symbole de la solidarité entre les marins.

L'étude de ce devoir a démontré qu'il se décomposait, en réalité, en deux obligations distinctes (Chapitre I) permettant ainsi de répartir les responsabilités sur les différents États. Néanmoins, l'analyse de la pratique montre que le devoir de secours est « malmené » par les États (Chapitre II) nuisant ainsi à son efficacité.

Chapitre I : Un devoir d'assistance à double composante

Au sens large, le devoir de secours contient deux obligations distinctes selon le type d'Etat concerné. On retrouve tout d'abord l'obligation de porter assistance au sens strict qui pèse sur tous les États du pavillon mais aussi sur les personnes physiques (Section 1). Les États côtiers, quant à eux, ont l'obligation de créer un système de secours efficace (Section 2).

Section 1 : Une obligation de secours stricto sensu à la charge de différents acteurs

Dans un premier temps, il est nécessaire d'analyser le régime juridique de l'obligation de secours *stricto sensu* (I). Cette analyse démontre l'existence d'une disproportion dans la répartition des responsabilités entre les acteurs de l'obligation (II).

I. Le cadre légal d'une obligation de secours universelle

L'obligation de secours relève de la coutume mais elle est également prévue par le droit maritime et le droit de la mer (A). Ces différentes sources confèrent à l'obligation un champ d'application très large (B) mais il existe cependant des situations d'exception (C).

A. Une multiplicité des sources

Le devoir d'assistance en mer est un principe ancestral du droit maritime, un devoir moral pour les marins. Apparu depuis longtemps, ce devoir est affirmé dans une bulle papale d'Alexandre III au XII^{ème} siècle puis dans celle de Pie V.

L'obligation de secours a été consacrée pour la première fois par un texte international dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes de 1910⁷. Elle a, par la suite, été codifiée dans de nombreux instruments internationaux tels que la Convention sur la haute mer⁸ ou encore la Convention internationale de 1989 sur l'assistance⁹. Cependant, les textes essentiels en la matière sont la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982¹⁰ (ci-après CNUDM) et deux textes de l'OMI: la Convention du 1^{er} novembre

⁷ Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, adoptée le 23 septembre 1910, article 11.

⁸ Convention sur la haute mer, adoptée le 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962, article 12.

⁹ Convention internationale sur l'assistance, adoptée le 28 avril 1989, entrée en vigueur le 14 juillet 1996, article 10.

¹⁰ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹¹ (ci-après SOLAS) et la Convention sur la recherche et le sauvetage maritimes du 27 avril 1979¹² (ci-après SAR).

L'article 98.1 de la CNUDM dispose que « *1. 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;

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».

La Règle 33.1 du Chapitre V de l'annexe de la Convention SOLAS prévoit également l'obligation générale de secours puisqu'elle 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 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 [...] »* . Cependant, la Convention précise que lorsque les capitaines ne sont pas aptes à porter assistance à un navire en détresse, ils doivent inscrire les raisons sur le journal de bord¹³. En outre, de manière exceptionnelle, la Convention autorise le transport en surcapacité si cela est nécessaire à la sauvegarde de la vie humaine¹⁴.

De son côté, la Convention SAR définit le sauvetage comme l'opération visant à secourir des personnes en détresse, leur fournir des soins médicaux, subvenir à leurs besoins élémentaires et les transporter vers un lieu sûr¹⁵. Aux paragraphes 2.1.1, 2.1.9 et

¹¹ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), adoptée le 1^{er} novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980.

¹² Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), adoptée le 27 avril 1979, entrée en vigueur le 22 juin 1985.

¹³ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 10.1.

¹⁴ *Ibid.*, article V a).

¹⁵ Convention SAR, annexe, Chapitre 1, par. 1.3.2.

2.1.10, elle prévoit également que les États doivent s'assurer qu'une assistance est portée le plus rapidement possible à un navire en détresse.

Les deux Conventions de l'OMI considèrent que la fourniture des premiers soins médicaux et des premières nécessités ainsi que le débarquement en lieu sûr font parties de l'obligation de secours. L'interprétation de la notion de « lieu sûr » sera analysée dans la deuxième partie de ce mémoire.

Enfin, il est reconnu que l'obligation de secours a acquis le statut de norme coutumière¹⁶. La nature coutumière permet de renforcer l'obligation puisqu'elle permet de lier les États qui ne sont pas parties aux conventions internationales.

Le devoir de sauvetage des personnes en détresse en mer n'est pas une option, une faculté pour un navire et son capitaine. C'est un devoir juridique coutumier reconnu par les textes maritimes et de droit de la mer dont le champ d'application est universel.

B. Un champ d'application universel

Selon l'obligation de secours, les États doivent secourir tous les individus en détresse (B) dans l'ensemble des espaces maritimes (A).

1. Une obligation applicable dans tous les espaces maritimes

L'obligation de secours est traitée par la CNUDM dans la Partie VII relative à la « haute mer ». On pourrait alors s'interroger sur son application dans les autres zones maritimes

Tout d'abord, l'article 58.2 de la CNUDM prévoit que certaines dispositions applicables à la haute mer sont également applicables à la zone économique exclusive (ci-après ZEE). Le devoir de secours s'applique donc également dans la ZEE.

En outre, l'article 98.1 susvisé ne mentionne pas la haute mer mais fait plutôt référence à l'expression « *en mer* » laissant place à une interprétation plus large du champ

¹⁶ I. Papanicolopulu, « The duty to rescue at sea, in peacetime and in war : A general overview », *International Review of the Red Cross*, Volume 98, Issue 902, 2016, p.492 ; R. Barnes, « Refugee Law at Sea », *The International and Comparative Law Quarterly*, Volume 53, n°1, Janvier 2004, p.49; Commission du droit international, *Projet d'articles sur le droit de la mer, Annuaire de la Commission du droit international*, novembre 1956, Volume II, p.281.

territorial concerné. Par ailleurs, s'il est vrai qu'on ne retrouve pas ce type de disposition dans les parties concernant la mer territoriale ou la zone contiguë, il convient de rappeler qu'en tant que norme coutumière, l'obligation de secours existe même si elle n'est pas prévue dans un texte.

Enfin, le paragraphe 2 de l'article 18 de la CNUDM concernant la notion de « *passage* » dans la mer territoriale prévoit que « (...) *le passage comprend l'arrêt et le mouillage (...) dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse* ».

Ainsi, il semble que l'obligation de secours s'applique peu importe la zone maritime concernée. Cette position est confirmée par le fait que les Conventions SOLAS et SAR ne précisent aucune limitation territoriale. Par ailleurs, une limitation géographique à l'obligation de secours aurait des conséquences négatives sur son efficacité.

2. *Les bénéficiaires de l'obligation de secours*

Le devoir de porter assistance s'applique de manière universelle à toute personne en détresse en mer. L'analyse des termes employés par les différentes Conventions internationales en la matière démontre l'existence de ce que l'on pourrait considérer un principe de non-discrimination.

Tout d'abord, la CNUDM emploie l'expression « *quiconque est trouvé en péril en mer* »¹⁷, ne faisant ainsi aucune distinction entre différentes catégories de personnes.

Les Conventions SOLAS et SAR, quant à elles, expriment explicitement l'interdiction d'une discrimination entre les personnes. Lors du sauvetage, il est interdit de prendre en compte le statut, la nationalité des personnes en détresse ou encore les circonstances de la situation de détresse¹⁸.

Ce principe de non-discrimination ne laisse place à aucun doute quant au fait que l'obligation de secours s'applique non seulement à l'équipage et aux passagers d'un navire privé ou public mais également aux migrants et réfugiés perdus en mer.

Ainsi, si on peut observer que les États et les capitaines de navires sont parfois réticents

¹⁷ CNUDM, article 98.1.

¹⁸ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33 ; Convention SAR, annexe, Chapitre 2, par. 2.1.10.

à secourir des migrants en mer, cette pratique est toutefois non-conforme au droit maritime applicable. Le droit maritime prévoit, néanmoins, quelques exceptions.

C. Une obligation non absolue

L'analyse des différentes dispositions concernant le devoir de porter assistance montre que l'obligation n'est pas absolue.

L'article 98.1 de la CNUDM prévoit une exception à l'obligation de secours en cas de risque pour la sécurité du navire ou de ses occupants.

La Règle 33.1 de la Convention SOLAS semble reconnaître trois exceptions à l'obligation de secours¹⁹.

La première exception énoncée par la Convention est l'impossibilité de porter secours. L'impossibilité de porter secours est un critère objectif qui fait essentiellement référence à la météo, aux conditions physiques du navire et à sa capacité en terme de passagers.

La deuxième situation prévue par la Convention SOLAS est le cas où le capitaine ne l'estime pas raisonnable. Le caractère raisonnable est à l'appréciation subjective du capitaine et dépend des circonstances de la situation. Cette exception ressemble à celle prévue par la CNUDM concernant la sécurité du navire²⁰.

Enfin, le dernier cas est celui où le capitaine ne l'estime pas nécessaire et correspond, par exemple, à l'hypothèse où un autre navire a déjà secouru les personnes en détresse.

Ainsi, les États peuvent laisser une certaine marge de manœuvre aux capitaines de navires pour décider s'ils peuvent ou non porter assistance. Cependant, il faut quand même être en présence d'un réel danger pour renoncer à porter secours, comme le fait que le navire pouvant porter secours ne soit pas équipé en conséquence. Un danger normal c'est-à-dire un danger où ce ne serait pas déraisonnable de porter secours, ne peut pas être considéré comme une exception à l'obligation de porter secours²¹.

¹⁹ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.1.

²⁰ I. Papanicolopulu, « The duty to rescue at sea, in peacetime and in war : A general overview », *International Review of the Red Cross*, Volume 98, Issue 902, 2016, p.497.

²¹ M. Ratcovich, *International Law and the Rescue of Refugee at Sea*, thèse de doctorat, Université de Stockholm, Suède, 20 septembre 2019, p.89.

En aucun cas, au moment de la prise de décision de secourir ou non des personnes en détresse en mer, des considérations commerciales doivent entrer en compte. Un navire qui choisirait de ne pas exécuter son obligation de secours pour éviter des pertes économiques serait en contravention avec les instruments maritimes internationaux.

L'obligation de secours est donc une obligation universelle qui ne souffre que de quelques exceptions. Les sources de l'obligation de secours répartissent la responsabilité entre deux catégories d'acteurs.

II. Une répartition inégale de la responsabilité entre les acteurs de l'obligation de secours

L'obligation de secours pèse sur les États et les capitaines de navire (A) mais le déséquilibre dans la répartition des charges aboutit à une responsabilité plus lourde pour les capitaines de navires (B).

A. Une obligation pesant sur les États et les capitaines de navires

L'analyse des différentes conventions internationales montre que deux types d'acteurs sont visés par l'obligation.

Tout d'abord, de manière classique, les textes internationaux font peser cette obligation sur les États. Plus précisément, l'article 98.1 de la CNUDM vise les États du pavillon qui doivent s'assurer que les navires battant leur pavillon portent secours aux personnes en détresse en mer.

Cependant, d'une manière originale et assez rare en droit international, certaines conventions internationales visent directement les capitaines de navires, notamment la Convention SOLAS²². Cette référence directe s'explique par le fait qu'en pratique, les opérations de secours sont réalisées par les capitaines.

Une fois que le capitaine a porté secours, il lui incombe alors de traiter les personnes

²² Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.1.

secourues avec humanité²³ et doit ensuite les débarquer dans un lieu sûr.

L'article 98 de la CNUDM est une disposition à caractère général qui ne fait pas de distinction entre les navires mais la plupart des textes de droit maritime, tels que la Convention SOLAS et la Convention sur l'assistance, excluent expressément les navires de guerre de leur champ d'application²⁴.

Toutefois, eu égard au statut coutumier de l'obligation et à l'objectif de sauvegarde de la vie humaine en mer, il serait préjudiciable à l'efficacité de l'obligation de considérer que les navires de guerre ne sont pas concernés.

Ainsi, l'obligation d'assistance s'applique tant aux capitaines de navires privés que de navires publics et de guerre.

Toutefois, la pratique fait que la responsabilité pesant sur les capitaines de navire est, dans les faits, plus lourde.

B. Une responsabilité lourde pour les capitaines de navire

Dans ses *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, l'OMI affirme que : « *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* »²⁵.

Par cette affirmation, l'OMI met en avant l'importance des navires en mer et des actions des capitaines de ces navires. Les capitaines sont les premiers acteurs du secours des personnes en détresse en mer, éventuellement avec l'aide des États côtiers ou des États responsables des zones de recherche et de sauvetage.

La durée de l'obligation de secours pesant sur les capitaines a été étendue jusqu'au débarquement des personnes secourues en lieu sûr. Cette extension fait peser une charge financière et humaine conséquente sur les navires puisque le débarquement peut

²³ OMI, Résolution MSC.176 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, 20 mai 2004, p.6, par. 5.1.2.

²⁴ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 1 ; Convention sur l'assistance, 1989, Article 4.

²⁵ OMI, Résolution MSC.176 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, adoptée le 20 mai 2004, MSC 78/26/Add.2, p.6, par.5.1.

intervenir longtemps après le sauvetage²⁶.

Si les États doivent prendre les mesures nécessaires pour aider les capitaines de navires et les décharger de leurs obligations le plus rapidement possible²⁷, le rôle des États reste un rôle de soutien aux capitaines, débiteurs réels de l'obligation. Les États sont liés par des obligations de moyen à l'égard des capitaines de navires.

Ainsi, les États doivent essayer de soulager les navires réalisant les opérations de secours, notamment sous la forme d'approvisionnement en denrées et en matériel médical, mais ils doivent également coopérer pour tenter de déterminer le lieu sûr où les individus pourront être débarqués.

Les Directives de l'OMI précisent d'ailleurs que les capitaines doivent « *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 (...)* »²⁸. Seulement, ces États peuvent avoir des difficultés à déterminer le lieu sûr pour le débarquement des personnes secourues et certains navires, notamment ceux affrétés par des ONG humanitaires, sont interdits d'accès aux ports des États pour débarquer les survivants.

Les capitaines de navire sur qui pèse *in fine* l'obligation de secours vont être dépendants des décisions des États et peuvent faire face, en cas de désaccord entre ces derniers, à une extension importante de la charge de cette obligation dont les conséquences peuvent être considérables.

L'obligation de secours *stricto sensu* est une obligation coutumière, bien reconnue dans les textes juridiques et dans la pratique. Son champs d'application personnel et territorial sont universels puisqu'elle est applicable dans tous les espaces maritimes et à toutes les personnes en détresse. Les instruments maritimes définissent les acteurs de l'obligation comme les États du pavillon et les capitaines de navires. Toutefois, la réalisation des sauvetages se fait *in fine* par les capitaines de navire sur qui reposent la

²⁶ T. Dubray, *L'affaire de l'Aquarius au regard du droit international et européen*, mémoire de Master, Université Paris Nanterre, 28 août 2019, p.32.

²⁷ OMI, Projet de résolution MSC.176 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, 20 mai 2004, p.5, par.3.1.

²⁸ *Ibid.*, p. 6, par. 5.1.7.

lourde de tâche de débarquer les migrants malgré les conséquences financières que cela peut avoir.

La deuxième déclinaison du devoir de secours se traduit par la coopération et la coordination des États côtiers pour la recherche et l'assistance.

Section 2 : La création d'un système de recherche et d'assistance efficace par les États côtiers

Le deuxième versant de l'obligation de secours s'adresse essentiellement aux États côtiers et est assimilée à une obligation de coopération et de coordination. Les États côtiers doivent, en effet, mettre en place des services de recherche et d'assistance (I) et déterminer des zones SAR (II). Cependant, la question de l'État SAR défaillant n'est toujours pas résolue.

I. La mise en place de facilités pour la recherche et le sauvetage

La mise en place du système de recherche et d'assistance passe tout d'abord par l'établissement de services de recherche et de sauvetage (A). Elle implique également l'existence d'une obligation de coordination et de coopération (B).

A. L'établissement de services de recherche et de sauvetage

En tant qu'États côtiers, les États ont une obligation secondaire qui est la mise en place de services de recherche et d'assistance continus et efficaces. Ces services et ces installations ont pour objectif de localiser les personnes en détresse et de s'assurer que tout type d'assistance leur est fourni. Les États doivent s'assurer que les services sont adaptés et effectifs.

Selon le second paragraphe de l'article 98 de la CNUDM, les États côtiers doivent « *facilite[r] la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime* ».

L'emploi du verbe « faciliter » permet aux États de se dégager de leur responsabilité lorsqu'ils n'arrivent pas à établir un service de recherche et de sauvetage.

La Règle 7 du Chapitre V de la Convention SOLAS, en revanche, prévoit deux

éléments pour la réalisation de cette obligation complémentaire. Les États doivent « *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 (...)* »²⁹.

Ainsi, la communication et la coordination en cas de détresse doivent être associées à des installations pour le sauvetage des personnes. Cependant, une certaine marge de manœuvre est laissée aux États puisqu'ils doivent mettre en place des installations qu'ils jugent « réalisables et nécessaires ».

La Convention SAR prévoit que les États parties doivent avoir des services de recherche et d'assistance³⁰ et, à l'origine, elle prévoyait des obligations très lourdes pour les États avec notamment des installations à terre. Aujourd'hui, l'annexe de la Convention apporte des précisions sur le contenu de l'obligation et la responsabilité des États côtiers. Ces derniers doivent établir, entre autres, un cadre juridique, des systèmes de communication ou encore désigner une autorité responsable³¹.

Ils doivent aussi s'assurer qu'une zone de recherche et de sauvetage (ci-après zone SAR) est établie et porter assistance aux personnes en détresse dans cette zone³². Les États sont encouragés à conclure des accords SAR entre eux afin de maximiser l'effectivité des opérations de secours.

Enfin, les États doivent également établir des Centres de coordination des secours (MRCC) afin de permettre le développement et la coordination des opérations de sauvetage. Un MRCC est un « *centre chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage* »³³. Il doit, entre autres, être opérationnel 24h/24, capable de recevoir des appels de détresse, posséder des connaissances de l'anglais et inclure des personnes formées. Lorsque des migrants ou des réfugiés sont impliqués dans le sauvetage, le MRCC doit avertir les autorités étatiques ainsi que l'organisation internationale compétente tout en assurant leur

²⁹ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 7.

³⁰ Convention SAR, annexe, Chapitre 2, par. 2.1.1.

³¹ *Ibid.*, par. 2.1.2.

³² *Ibid.*, par. 2.1.4.

³³ *Ibid.*, Chapitre 1, par. 1.3.2.

sécurité, c'est-à-dire en n'informant pas son État d'origine.

La Convention SAR prévoit que les opérations de recherche et de sauvetage sont réalisées par l'État responsable de la zone SAR dans laquelle le navire ou la personne en détresse se trouve.

Pour que ces services de recherche et d'assistance soient les plus efficaces possibles, il faut que les États se coordonnent et coopèrent.

B. La nécessité d'une obligation de coordination et de coopération

Afin d'aider à la réalisation de l'obligation de secours et d'établissement de services de recherche et d'assistance, les conventions internationales prévoient également des obligations de coordination et de coopération³⁴. La coordination et la coopération peuvent prendre la forme d'accords régionaux, d'assistances à un MRCC étranger ou encore des accords avec les douanes ou autres autorités étrangères.

Cependant, l'obligation de coopération et de coordination est une obligation de moyen et elle laisse souvent une marge d'appréciation aux États. Par exemple, l'article 98.2 de la CNUDM précise que les États doivent coopérer lorsque les circonstances le demandent, laissant le soin aux États de déterminer quelles sont ces circonstances.

En 2004, les Conventions SOLAS et SAR ont été toutes deux amendées et font peser pour la première fois une obligation de coordination et de coopération sur les États pour débarquer les personnes secourues dans un lieu sûr dans un délai raisonnable et avec le moins de déroutement possible pour le navire³⁵.

Si la notion de lieu sûr sera abordée dans la deuxième partie de ce mémoire, il paraît évident qu'avec ces amendements, l'OMI a souhaité imposer aux États responsable de la zone SAR une obligation de résultat dans le sens où ils doivent déterminer ce lieu sûr.

L'une des difficultés majeures de cette obligation de recherche et d'assistance réside dans la détermination de l'État qui aura la responsabilité de porter assistance, ce qui

³⁴ Convention sur la haute mer, article 12.2 ; Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 7 ; Convention SAR, annexe, Chapitre 3, par.3.1.1 et 3.1.7 ; Convention sur l'assistance, 1989, article 11 ; CNUDM, article 98.2.

³⁵ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.1.1 ; Convention SAR, annexe, Chapitre 3, par.3.1.6 et Chapitre 4, par.4.8.5.

peut retarder considérablement les opérations. Cette ambiguïté a été clarifiée par la mise en place des zones de recherche et d'assistance.

II. La mise en place de zones SAR

La Convention SAR a pour but la mise en œuvre d'un système international de recherche et d'assistance avec la volonté que les États développent des accords de coopérations entre eux. Elle précise les modalités de mise en place des régions SAR et leur fonctionnement.

Dans un premier temps, il est important de distinguer les zones SAR, zones de responsabilité, des zones de souveraineté (A). Par la suite, la pratique démontre que la délimitation de ces zones peut se faire unilatéralement par l'État côtier concerné ou en coopération avec les États voisins (B).

A. Des zones de responsabilité distinctes des zones de souveraineté

Les océans sont découpés en 13 régions de recherche et de sauvetage dans lesquelles les États délimitent leur zone SAR (voir annexe 4). D'après la Convention SAR, une zone de recherche et de sauvetage est « *une région de dimensions déterminées dans les limites de laquelle sont fournis des services de recherches et de sauvetage*³⁶ ». Elle ne correspond pas aux délimitations maritimes prévues par la CNUDM et peut s'étendre sur la mer territoriale et les eaux internationales.

Le Chapitre 2 § 2.1.4 de la Convention de SAR impose aux États de délimiter une zone SAR dans laquelle un MRCC sera responsable des opérations. Le lieu où le navire en détresse se trouve détermine le MRCC compétent et l'État SAR responsable des opérations de secours. La zone SAR a donc pour objet de définir la responsabilité primordiale de coordonner les services SAR.

Lorsque le MRCC responsable de la zone SAR est alerté, celui-ci doit prendre immédiatement la responsabilité de coordonner les efforts. Si le premier MRCC alerté de la présence d'un navire en détresse n'est pas celui de la zone SAR concernée, celui-ci doit prendre toutes les mesures nécessaires pour transférer l'opération au MRCC

³⁶ Convention SAR, 1979, annexe, Chapitre 1, par.1.3.1.

responsable de la zone dans laquelle le navire se trouve. Il reste cependant responsable tant que l'autre MRCC ne prend pas la situation en charge.

Il faut bien distinguer les zones SAR du découpage des espaces maritimes prévu par la CNUDM. Ces zones ne correspondent pas aux délimitations des espaces maritimes et n'ont aucune conséquence sur les règles relatives à ces derniers. Les zones SAR sont uniquement des zones dans lesquelles un État accepte des responsabilités. Elles s'étendent sur la mer territoriale et les eaux internationales mais ne créent aucun droit de juridiction pour les États au-delà de leur mer territoriale et de la zone contigüe pour certains éléments. Ce ne sont pas des zones de souveraineté.

Par exemple, contrairement à ce que peuvent soutenir les autorités libyennes, la zone SAR n'étant pas une zone de souveraineté, l'accès des navires ne peut être interdit et une mission de surveillance d'un navire privé dans la zone ne viole pas le droit international de la mer.

B. La délimitation des zones SAR, entre unilatéralisme et coopération

Selon la Convention SAR, les zones SAR devraient, autant que possible, être adjacentes sans se chevaucher. Les capacités techniques de recherche et de sauvetage des États sont le critère déterminant de détermination de la zone. En outre, les États doivent suivre les standards minimums requis par l'OMI.

Ces standards se trouvent essentiellement dans le Volume I du Manuel International de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (ci-après IAMSAR) qui donne une liste d'éléments à prendre en compte. Parmi ces éléments, on retrouve les dimensions et forme de la zone de responsabilité, la fiabilité du réseau de communication, la densité et la répartition du trafic maritime, les moyens, les compétences et la volonté d'assumer la responsabilité³⁷.

Les États sont également encouragés à délimiter leur zone par des lignes droites allant du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest³⁸. En pratique, les limites géographiques suivent souvent les côtes des États et leur ZEE.

³⁷ Manuel IAMSAR, 8^{ème} édition, 2010, vol.I, Chapitre 2, par. 2.3.15 (a).

³⁸ Ibid., par.2.3.15 (d).

La déclaration de la zone SAR se fait au Secrétaire Général de l'OMI. Cette déclaration peut être unilatérale, c'est-à-dire qu'un État délimite sa zone sans concerter ses États voisins. Néanmoins les déclarations unilatérales, comme ont pu le faire Malte et la Libye, entraînent des difficultés pratiques et des chevauchements des différentes zones ce qui peut rendre flou la détermination des responsabilités.

Pour éviter cela, les États parties sont invités à conclure des accords SAR avec les États voisins afin de coordonner les opérations de sauvetage. Le manuel IAMSAR encourage fortement l'approche régionale.

Les accords entre les États permettent non seulement de maximiser l'effectivité des services de recherche et de sauvetage mais ils peuvent également être plus économiques grâce à un partage éventuel des coûts du sauvetage et des services.

Dans le cas spécifique de la Méditerranée, il n'y a malheureusement pas d'accord régional sur la coordination et la coopération des services de recherche et d'assistance malgré la tragédie migratoire. Cette absence renforce la problématique de l'État SAR défaillant.

III. La question de l'État SAR défaillant

La pratique a révélé qu'un État responsable d'une zone SAR n'est pas forcément un État qui détient les ressources nécessaires pour réaliser les opérations de sauvetage. En effet, malgré les recommandations du Manuel IAMSAR, certains États ont déclaré une zone SAR alors qu'ils n'ont pas tous les moyens ou l'intention de réaliser ces opérations. La question se pose alors de savoir ce qu'il se passe lorsqu'un État responsable d'une zone SAR est défaillant.

En 2004, l'OMI a édicté des *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer* qui n'ont aucune force contraignante mais qui guident les États dans l'interprétation de leurs obligations. Selon ces Directives, confirmées par la pratique, lorsqu'un État responsable d'une zone SAR est défaillant, un autre État doit réaliser l'opération de recherche et de sauvetage. Dans ce cas, les autorités doivent agir dans le respect des droits de l'homme et du droit de la mer. Elles ne doivent pas prendre de décisions pouvant avoir un impact négatif sur les Droits de l'homme sauf si cela est nécessaire

pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Lorsqu'un MRCC intervient dans la zone SAR d'un État défaillant ou dans un espace où aucune zone SAR n'a été déclarée, il peut impliquer des navires battant pavillon de son État ou appartenant à un autre État.

Malgré tout, le 27 mars 2011, un canot pneumatique avec 72 passagers à son bord quitte les côtes libyennes et fait naufrage après une quinzaine de jours d'errance. Soixante trois personnes perdent la vie. En 2012, le Conseil de l'Europe met en évidence les différentes failles du système SAR dans cette affaire, désormais connue sous le nom du « *Left-to-die boat* ». Différentes responsabilités sont mises en cause, celle des autorités libyennes pour leur absence de réaction alors que l'embarcation se trouvait dans leur zone, celle de l'Italie en tant que premier MRCC alerté et celle de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) qui avait le contrôle de la zone. Dans ses recommandations, l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe émet des recommandations dans lesquelles elle demande aux États de combler ce vide, y compris par l'adoption d'amendements à la Convention SAR ³⁹ .

Le droit maritime met en place un système de recherche et d'assistance aux personnes en détresse en mer. Après la mise en place de différentes installations, ce système repose principalement sur la coopération et la coordination des États des obligations dans le but de maximiser l'efficacité des opérations de recherche et d'assistance.

Ainsi le devoir de secours se décompose en une obligation de porter secours, au sens strict visant les États du pavillon et en une obligation de coopération et de coordination pour la recherche et l'assistance qui s'adresse aux États côtiers. Cependant, le drame du « *Left-to-die boat* » met en évidence les défaillances du système mis en place par le droit maritime. Dans la pratique, le manque flagrant de volonté des États à coopérer s'ajoute à leur réticence à intervenir dans les opérations de secours.

³⁹ Conseil de l'Europe, Assemblée Parlementaire, *Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible?*, 5 avril 2012, Doc. 12895, p.4, par. 13.1.

Chapitre II : Un devoir de secours en mer mis à mal par la pratique

La théorie voudrait que le devoir de secours soit respecté par tous et protège les personnes en détresse en mer notamment les migrants. Cependant, les nombreux naufrages qui ont lieu chaque année en Méditerranée démontrent que ce devoir n'est pas si facile à appliquer et à respecter.

Tout d'abord, le comportement des États dans la pratique et l'état du Droit international actuel sont un frein à l'efficacité maximale du devoir de secours (Section 1). En outre, les zones SAR devait être à l'origine un outil de coopération entre les États mais aujourd'hui, elles se transforment en zones de conflit et de controverse (Section 2).

Section 1 : Une efficacité limitée par le comportement des États et par le Droit international

Afin d'assurer l'exécution de l'obligation de secours par les capitaines de navires, les États doivent transposer l'obligation internationale dans leur droit interne. Pourtant, la pratique de certains navires commerciaux qui consiste à ignorer les navires de migrants en détresse reste impunie ; cette impunité est la preuve que les États ont des difficultés à mettre en œuvre l'obligation de secours dans leur droit interne (I).

En outre, une obligation ne peut être efficace que si sa violation peut être sanctionnée. Cependant, la possibilité d'engager la responsabilité de l'État pour violation de son obligation de secours reste très faible (II).

I. Des difficultés à mettre en œuvre le devoir de secours dans le droit interne des États

L'étude de la pratique a montré que les États étaient réticents à incorporer l'obligation de secours dans leur droit interne, tout du moins de manière effective (A). Pourtant, en droit international, les États sont débiteurs d'une obligation de *due diligence* mais celle-ci se révèlent peu efficace (B).

A. Des États récalcitrants à l'incorporation de l'obligation dans leur droit interne

L'obligation de secours est réalisée *in fine* aux capitaines de navires, cependant, les conventions internationales ne font pas peser directement d'obligations sur les particuliers. Si l'obligation de l'article 98.1 de la CNUDM s'adresse directement aux États du pavillon, la question aurait pu se poser pour les instruments s'adressant directement aux capitaines mais les conventions internationales ne font pas peser d'obligation sur les individus.

Ainsi, le devoir de secours pèse sur tous les États, à charge ensuite pour eux de le transposer dans leur ordre juridique interne. Cependant, dans la pratique, l'obligation de secours est souvent absente ou incomplète dans les législations nationales des États.

L'absence ou la mauvaise transposition du devoir de secours impacte l'efficacité de l'obligation : en effet, les capitaines pourraient ne pas avoir d'obligation de secours selon leur droit national et par ailleurs, l'opposabilité de l'obligation du capitaine du navire dépend de la qualité de cette transposition.

En outre, lors de la transposition, les États adoptent également des sanctions dans un objectif de dissuasion. À titre d'exemple, l'article L5262-5 du Code des Transports français punit le manquement à l'obligation de secours de 3 750 euros d'amende et deux ans d'emprisonnement.

Enfin, l'absence de transposition a également pour conséquence l'absence de compétence des juridictions nationales pour traiter les affaires relatives à la violation de l'obligation de secours.

On pourrait considérer que la réalisation de son obligation par un État tient au simple fait qu'il ait pris les mesures nécessaires pour obliger les capitaines de navires battant son pavillon à porter secours. Mais, en réalité, l'État doit également mettre en place un système pour vérifier que l'obligation soit respectée.

B. Une obligation de *due diligence* peu efficace

Dans son avis consultatif du 2 avril 2015, le Tribunal international du droit de la mer (ci-après TIDM) reconnaît que l'État du pavillon a une obligation de *due diligence* s'agissant des activités de pêche illicite des navires battant son pavillon dans la ZEE d'un État étranger⁴⁰.

Ce raisonnement est applicable à l'obligation de secours prévue par l'article 98.1 de la CNUDM. Par ailleurs, les textes internationaux, notamment ceux de l'OMI, obligent les États à prendre toutes les mesures nécessaires pour porter secours aux personnes en détresse en mer et coordonner les opérations.

L'obligation de *due diligence* impose aux États de s'assurer que les capitaines de navires exécutent leur obligation de secours. Cette obligation de *due diligence* implique que les États prennent non seulement les mesures nécessaires dans leur droit interne mais également qu'ils effectuent des « *contrôles administratifs sur les opérateurs privés et publics* »⁴¹.

L'État du pavillon sera directement responsable lorsqu'un navire public manque à son obligation de secours. En revanche, si le navire est privé, l'État ne sera pas directement responsable pour le manquement du capitaine mais il pourra engager sa responsabilité internationale pour manquement à son obligation de *due diligence*.

L'une des difficultés est que la vigilance des États sur la mise en œuvre de l'obligation est parfois difficile ou impossible en raison du fait que le déroulement des opérations réalisées en mer ne peut pas toujours être vérifié.

Une autre difficulté tient à l'existence des pavillons de complaisance. En effet, les

⁴⁰ TIDM, avis consultatif, 2 avril 2015, *Demande d'avis consultatif soumise par la commission sous-régionale des pêches* p. 44-45, par. 146 à 149.

⁴¹ CIJ, 20 avril 2010, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, p.69, par. 197.

navires sont soumis à la juridiction de l'État du pavillon dans les eaux internationales. De ce fait, si cet État ne peut pas ou ne veut pas mettre en œuvre les normes internationales, un manquement à l'obligation de secours ne sera pas sanctionné. On peut supposer que des États pauvres comme les Îles Marshall ou Vanuatu n'ont pas les moyens de mettre en œuvre de manière extraterritoriale leurs législations⁴².

Paradoxalement, la réticence des États à la transposition interne de l'obligation de secours semble être récompensée par une quasi-immunité en cas de violation de l'obligation de secours.

II. Les difficultés à engager la responsabilité étatique pour manquement à l'obligation de secours

L'absence de juridiction étatique compétente et la négligence dans la mise en œuvre des contrôles peuvent aboutir à un déni de justice pour les individus victimes d'un manquement au devoir de secours. En effet, les violations d'une obligation internationale par un État ne peuvent être alléguées que par un autre État (A). Toutefois, une réflexion apparaît sur l'existence d'un droit à être secouru (B).

A. Les possibilités d'engagement de la responsabilité internationale d'un État dans la phase de recherche et de sauvetage

Les conventions internationales maritimes imposent des obligations aux États parties. Dès lors que ces États adoptent des comportements qui ne sont pas conformes à ces obligations, leur responsabilité doit pouvoir être engagée.

Tout d'abord, la CNUDM prévoit un système interétatique de règlement des différends relatifs à l'application de la Convention⁴³. D'une manière générale, une action pourrait être intentée par l'État de nationalité de la victime, soit à l'encontre de l'État du pavillon

⁴² M. Davies, « Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea », *Pacific Rim Law & Policy Journal*, Volume 12, n°1, 2003, p. 126.

⁴³ CNUDM, article 286 : « tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention qui n'a pas été réglé par l'application de la section 1 est soumis, à la demande d'une partie au différend, à la cour ou au tribunal ayant compétence en vertu de la présente section ».

pour violation de l'obligation de secours et l'obligation de *due diligence*, soit à l'encontre de l'État côtier et/ou responsable de la région SAR pour manquement à l'obligation d'établir et maintenir des services de recherche et d'assistance.

Par ailleurs, la responsabilité internationale d'un État peut également être établie grâce au Projet d'articles de la Commission du droit international (ci-après CDI)⁴⁴ de 2001 sous réserve que le comportement en cause soit attribuable à un État et qu'il constitue une violation d'une obligation internationale.

Durant la phase de recherche et de sauvetage, les manquements d'un État sont matérialisés par les ordres donnés par les MRCC. Afin d'attribuer le comportement d'un MRCC à un État, il est possible de se fonder sur les articles 4 et 5 du Projet d'articles de 2001.

L'article 4 considère que les actes d'un organe de l'État sont attribuables à ce dernier. Il précise qu'un organe de l'État s'entend de « *toute personne ou entité qui a ce statut d'après le droit interne de l'État*⁴⁵ ». Or, il n'est pas toujours aisé de savoir si un MRCC peut être considéré comme un organe de l'État.

En cas de doute, l'article 5 de ce Projet prévoit que : « *le comportement d'une personne ou entité (...) habilitée par le droit de cet État à exercer des prérogatives de puissance publique (...) [agissant] en cette qualité, est considéré comme un fait de l'État d'après le droit international* ». Les MRCC exercent de telles prérogatives à travers la coordination des opérations de secours.

Le problème est que le Projet d'Articles ne permet l'invocation de la responsabilité que par l'État lésé⁴⁶ ou par un autre État⁴⁷ et non par un individu.

Ainsi, à l'exception des droits de l'homme, le système international, dont la logique est essentiellement interétatique, permet uniquement à un État d'engager la responsabilité d'un autre État pour violation d'une obligation internationale.

Cependant, la volonté de préserver les relations diplomatiques peut dissuader les États d'engager une action pour violation de l'obligation de secours. En outre, il apparaît peu

⁴⁴ CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, 2001.

⁴⁵ *Ibid.*, article 4.

⁴⁶ *Ibid.*, article 42.

⁴⁷ *Ibid.*, article 48.

probable que l'État d'origine d'un migrant ou surtout d'un réfugié engage une telle action.

Pour mettre en cause la responsabilité d'un État, une solution pourrait être trouvée dans les droits de l'homme.

B. La reconnaissance d'un droit à être secouru par la Convention européenne des droits de l'homme?

La reconnaissance indirecte d'un droit à être secouru⁴⁸ à travers le droit à la vie permettrait aux individus de bénéficier des recours prévus par la Convention.

L'article 2 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (ci-après CESDH) dispose que « *Le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi. (...)* ». Cet article ne reconnaît pas le devoir de secours en mer mais consacre explicitement le droit à la vie.

Selon l'analyse de la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après Cour EDH) le droit à la vie fait peser sur les États des obligations négatives mais aussi des obligations positives. Cela signifie que les États ne doivent pas provoquer la mort mais ils doivent également prendre les mesures nécessaires pour protéger les personnes relevant de leur juridiction⁴⁹. L'interprétation de la Cour EDH permet donc une reconnaissance implicite d'un droit à être secouru en mer.

La question s'est souvent posée de savoir si les droits reconnus par la CESDH étaient applicables en haute mer.

Dans les *arrêts Medvedev et autres c. France* du 29 mars 2010⁵⁰ et *Hirsi Jamaa et autres c. Italie* du 23 février 2012⁵¹, la Cour EDH a reconnu que le contrôle *de facto* sur

⁴⁸ S.Trévisanut, « Is there a right to be rescued at sea ? A constructive view », *Questions of International Law* [en ligne], Volume 1 23 juin 2014 ; E. Papastavridis, « Is there a right to be rescued at sea ? A skeptical view », *Questions of International Law* [en ligne], Volume 1 23 juin 2014.

⁴⁹ Cour EDH, 9 juin 1998, *L.C.B. c. Royaume-Uni*, req.n°14/1997/798/1001, par. 36.

⁵⁰ Cour EDH, Gde ch., 29 mars 2010, *Medvedev et autres c. France*, req.n°3394/03, par. 67 : « compte tenu de l'existence d'un contrôle absolu et exclusif exercé par la France, au moins de facto, sur le Winner et son équipage dès l'interception du navire, de manière continue et ininterrompue, les requérants relevaient bien de la juridiction de la France au sens de l'article 1 de la Convention. ».

⁵¹ Cour EDH, Gde ch., 23 février 2012, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, req.n°27765/09, par. 74 : « Dès l'instant où un Etat, par le biais de ses agents opérant hors de son territoire, exerce son contrôle et son autorité sur un individu, et par voie de conséquence sa juridiction, pèse sur lui en vertu de l'article 1 une

un navire ou l'embarquement de personnes à bord étaient des hypothèses dans lesquelles un État exerce sa juridiction sur les personnes concernées et doit, par conséquent, leur reconnaître les droits reconnus par la CESDH. Ainsi, dès lors que la juridiction d'un État peut être exercée, les dispositions de la CESDH sont applicables, y compris en haute mer. Cette position est d'ailleurs confirmée par le Conseil de l'Europe⁵².

Dès lors que la CESDH est applicable le mécanisme de recours prévu par l'article 34 est ouvert aux individus. Toutefois, ce recours connaît deux difficultés non négligeables. Pour le mettre en œuvre, l'individu devra tout d'abord établir qu'il était sous la juridiction de l'État dont il met en cause la responsabilité. Il faut également que l'individu épuise toutes les voies de recours internes. Cette condition ne paraît pas adéquate à l'urgence des situations de détresse en mer⁵³.

obligation de reconnaître à celui-ci les droits et libertés définis au titre I de la Convention qui concernent son cas. ».

⁵² Commission des migrations, des réfugiés et de la population de l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe (rapporteur : M, Arcadio Diaz Tejera), *L'interception et le sauvetage en mer de demandeurs d'asile, de réfugiés et de migrants en situation irrégulière*, rapport, 1^{er} juin 2011, Doc.12628, p. 4, par. 8.

⁵³ T. Dubray, *L'affaire de l'Aquarius au regard du droit international et européen*, mémoire de Master, Université Paris Nanterre, 28 août 2019, p. 71 et 72.

Section 2 : Les zones SAR, quand la coopération devient source de conflit

La Convention SAR demande aux États de déterminer des zones SAR dans lesquelles ils coordonneront les opérations de secours. Cela ne signifie pas pour autant que seul l'État responsable de la zone puisse intervenir dans la zone. En réalité, les zones SAR sont des espaces où doit régner la coopération.

Cependant, la création de la zone SAR libyenne génère de nombreuses controverses (I) et le différend existant entre Malte et l'Italie affecte la bonne réalisation des opérations SAR (II).

I. Une zone SAR libyenne controversée

Jusqu'à récemment, la Libye n'avait pas de zone SAR. En 2017, elle fait une première déclaration à l'OMI mais finit par la retirer en décembre de la même année pour manque de capacités techniques. Un an plus tard, à l'été 2018, la Libye déclare unilatéralement une vaste zone SAR qui s'étend sur environ 170 km⁵⁴ et son MRCC à Tripoli.

Malgré la situation politique instable et les violations récurrentes des droits de l'homme et du droit international par la Libye, les gouvernements européens ont soutenu cette initiative, notamment en fournissant des moyens matériels et financiers.

Outre la confusion apparente de la Libye entre sa zone SAR et sa zone de souveraineté (A), la conformité de la zone SAR aux exigences requises par l'OMI est remise en question (B). En outre, la violence des garde-côtes libyens (C) soulève l'indignation des ONG.

A. Une confusion entre zone de responsabilité et zone de souveraineté

⁵⁴ SOS Méditerranée, *Rapport d'activité 2018*, 2018, p.14.

Sans même avoir déclaré officiellement sa zone SAR, la Libye avait interdit l'accès de cette zone aux navires, notamment aux navires des ONG. En 2017, le Commandant de la base navale de Tripoli, Abdelhakim Bouhaliya, affirmait qu'« *aucun navire étranger n'a le droit d'y accéder, sauf demande expresse de la part des autorités libyennes*⁵⁵ ». En outre, le Général Ayoub Kacem cible plus particulièrement « *les ONG qui prétendent vouloir sauver les migrants clandestins et mener des actions humanitaires* ⁵⁶».

Cette interdiction d'entrée dans la zone SAR par la Libye est contraire au droit de la mer. En effet, comme il l'a été expliqué, une zone SAR est une zone de responsabilité qui ne crée aucun droit souverain pour l'État en dehors de ceux accordés par la CNUDM.

Cela signifie que l'interdiction par la Libye de pénétrer sa zone SAR viole le principe fondamental de la liberté de navigation dans les eaux internationales. L'interdiction pourrait être justifiée dans la mer territoriale, encore faut-il que le passage des navires ne soit pas considéré comme inoffensif.

En revanche, une subtilité existe lorsque les navires d'ONG repèrent un navire en détresse dans la zone SAR de la Libye. Dans ce cas, les autorités libyennes ont alors compétence pour coordonner les opérations de recherche et d'assistance donc elles peuvent décider de s'occuper du navire en détresse. Cependant, en aucun cas, cela ne leur donne des pouvoirs de police.

Cette pratique de la Libye nuit aux opérations de sauvetage de migrants, d'autant plus que cet État a une capacité SAR limitée.

B. Un système SAR ne remplissant pas les exigences de l'OMI

La pratique a montré un dysfonctionnement du MRCC de Tripoli qui ne parle pas toujours anglais, tarde à répondre aux appels de détresse ou même n'envoie pas systématiquement les informations aux navires présents dans sa zone SAR.

⁵⁵ Le Monde, « Secours au migrants, la Libye interdit tout navire étranger près de ses côtes », Le Monde, 10 août 2017, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/10/secours-aux-migrants-la-libye-interdit-tout-navire-etranger-pres-de-ses-cotes_5171119_3212.html (consulté le 16 janvier 2020).

⁵⁶ *Ibid.*

Les témoignages de différentes ONG montrent que le MRCC de Tripoli manque régulièrement à ses obligations. Il a été constaté des retards ou des absences de réponse à des appels en détresse, des retards dans la coordination des opérations ainsi que des instructions de quitter la zone ou encore de débarquer les personnes secourues en Libye. Des incidents à répétition montrent également que les autorités libyennes ne mettent pas en œuvre les dispositifs de sécurité basiques tels que les techniques d'approche du navire en détresse (faible vitesse, limiter les approches par un seul côté, etc.), la communication avec les autres navires de la zone ou encore la distribution de gilet de sauvetage.

Cette réalité est confirmée dans un rapport divulgué de l'EUNAVFOR MED (force navale de l'Union Européenne) qui s'inquiète de la situation des infrastructures, des compétences linguistiques et des systèmes de communication qui freinent la capacité de coordination des opérations⁵⁷.

En outre, la Libye se repose encore beaucoup sur l'Italie et Malte puisqu'elle ne dispose pas d'un nombre suffisant de navires adaptés aux opérations SAR et fait face à des problèmes de ravitaillement.

L'Agence des Nations Unies pour les réfugiés (ci-après HCR) constate, elle aussi, la capacité limitée de la Libye à organiser les opérations de recherche et de sauvetage⁵⁸.

Aux problèmes opérationnels s'ajoute le comportement des autorités libyennes.

C. Des agissements violents de la part des garde-côtes libyens

Depuis des années, les sauveteurs dénoncent les comportements des garde-côtes libyens. Ces derniers n'hésitent pas à ouvrir le feu ou à commettre des actes d'agression sur les embarcations de migrants ou sur les navires de secours⁵⁹.

Le 10 mai 2017, alors que le navire Sea-Watch 2 débutait une opération de secours, les garde-côtes libyens sont apparemment intervenus en manœuvrant à grande vitesse

⁵⁷ Human Rights Watch, « EU/Italy/Libya : Disputes Over Rescues Put Lives at Risk », HWR, 25 juillet 2018, <https://www.hrw.org/news/2018/07/25/eu/italy/libya-disputes-over-rescues-put-lives-risk> (consulté le 02 janvier 2020).

⁵⁸ HCR, *Position du HCR sur les retours en Libye (Mise à jour II)*, septembre 2018, p.15, par.22.

⁵⁹ S. Carrera, G.Sanchez, L.Vosyliute, S. Smialowski Stephanie, J. Allsopp, « Fit for purpose?: The Facilitation Directive and the criminalisation of humanitarian assistance to irregular migrants : 2018 update », European Parliament's Committee on Petitions, Policy Department of Citizens' Rights and Constitutional Affairs, décembre 2018, p.76-78.

mettant en danger tous les navires présents. Ils ont, par la suite, menacé les migrants avant d'intercepter l'embarcation pour la ramener en Libye.

En août 2017, un navire de l'ONG espagnole Proactiva Open Arms entrainait en confrontation avec les garde-côtes libyens dans les eaux internationales.

Plus grave encore, en juillet 2018, la même ONG accuse les garde-côtes libyens de n'avoir délibérément pas porté secours à deux femmes et un enfant. Le 17 juillet, l'ONG porte secours à la seule survivante à près de 80 milles des côtes libyennes après avoir entendu des échanges des garde-côtes concernant un canot pneumatique en détresse. Les autorités libyennes démentent avoir abandonné les trois personnes mais elles reconnaissent leur manque de moyens, notamment pour les opérations nocturnes⁶⁰.

Au vu de tous ces éléments, la question se pose de savoir comment une telle zone a pu être créée. Le 29 juin 2020, une lettre ouverte, signée par diverses ONG et des particuliers, est adressée au Secrétaire général de l'OMI pour lui demander d'abroger la zone SAR libyenne. Selon cette lettre, cette demande s'appuie notamment sur le fait que la Libye ne peut pas être considérée comme un port sûr, sur les comportements des garde-côtes libyens, la violation des droits de l'homme et la non-conformité au droit de la mer et au droit maritime⁶¹.

La zone SAR libyenne n'est pas la seule à poser problème. Les zones chevauchantes de l'Italie et Malte conduisent à de nombreux différends.

II. Un différend italo-maltais au détriment des opérations de sauvetage

Les zones SAR de l'Italie et de Malte se chevauchent, notamment à cause de la dimension de la zone maltaise (A). En pratique, le cas de Malte et de l'Italie est particulièrement intéressant illustrant les problèmes pratiques que cela peut engendrer (B).

⁶⁰ Le Monde, « Une Camerounaise miraculeusement sauvée en mer au large de la Libye », Le Monde, 18 juillet 2018, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/07/18/une-camerounaise-miraculeusement-sauvee-en-mer-au-large-de-la-libye_5333072_3212.html (consulté le 01 mai 2020).

⁶¹ Statewatch, « *Hundreds of NGOs and individuals call for the revocation of Libya's maritime search and rescue zone* », communiqué de presse, 29 juin 2020.

A. Une zone SAR maltaise disproportionnée

L'Italie et Malte font parties des États ayant déclaré unilatéralement leur zone SAR. L'absence de concertation entre les deux États entraîne un chevauchement partiel des deux régions SAR, notamment au niveau des îles italiennes de Lampedusa, Lampione et Linosa ainsi que de leur mer territoriale.

Lors de sa déclaration à l'OMI, Malte a délimité une zone SAR très vaste qui ne prend pas en compte les réalités géographiques et opérationnelles de son territoire. En effet, la zone SAR maltaise s'étend sur une superficie d'environ 250 000 km², des côtes de la Tunisie à la Crète, et représente 750 fois son territoire⁶². Elle occupe donc une place centrale de la Méditerranée, traversée par de nombreuses routes migratoires.

En réalité, la délimitation d'une zone aussi vaste est justifiée par des motifs économiques liés au trafic aérien⁶³.

Cette disproportion a plusieurs conséquences sur le sort des migrants en détresse en mer.

B. Des conséquences pratiques désastreuses

Dans un premier temps, le bilan élevé des morts dans la zone SAR maltaise remet en question les capacités de l'Etat à assurer des services SAR selon les exigences du droit maritime. Malte pourrait résoudre, au moins en partie, ce problème en réduisant l'étendue de sa zone. En effet, si Malte avait une zone en fonction de ses ports, ses problèmes liés au débarquement et aux ressources seraient moindres. Cependant, jusqu'à maintenant, Malte n'a pris aucune mesure en ce sens et ses limites en termes de ressources opérationnelles la conduisent à souvent se reposer sur l'Italie pour prendre en charge les opérations SAR.

Dans un deuxième temps, les deux États ne sont pas liés par les mêmes versions des instruments internationaux. En effet, Malte n'a pas ratifié les amendements de 2004 aux

⁶² S. Trévisanut, « Search and Rescue Operations in the Mediterranean : Factor of Cooperation or Conflict ? », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 25, 2010, p.524.

⁶³ Pour en savoir plus, consulter M. Ratcovich, *International Law and the Rescue of Refugee at Sea*, thèse de doctorat, Université de Stockholm, Suède, 20 septembre 2019, p.94.

Conventions SOLAS et SAR. Par conséquent, Malte n'est pas tenue par les nouvelles obligations concernant le débarquement en lieu sûr. En outre, il y a des divergences importantes d'interprétation entre les deux États concernant les notions, pourtant essentielles, de détresse et de lieu sûr.

Enfin, dans un troisième temps, le chevauchement des deux zones SAR génère des problèmes de responsabilité puisque les deux États se renvoient la charge des opérations de secours, ce qui crée d'important retard dans la mise en place des opérations.

A titre d'exemple, en 2009, le navire M/V *Pinar E* a secouru 142 migrants au large de Lampedusa. Un différend est alors apparu entre l'Italie et Malte. D'un côté, Malte soutenait que les migrants devaient être débarqués à Lampedusa, le port le plus proche. De l'autre, l'Italie affirmait que Malte était responsable puisque l'opération de secours avait eu lieu dans la zone SAR maltaise. Le Gouvernement italien a fini par accepter le débarquement sur son territoire pour des raisons humanitaires tout en précisant que cela ne devait pas être compris comme une acceptation de la position de Malte.

Quatre ans plus tard, en octobre 2013, un navire avec 400 passagers à bord a coulé à 111 km de Lampedusa. Dans le but d'éviter le débarquement des personnes secourues sur leur territoire, l'Italie et Malte se sont renvoyées les appels de détresse, ce qui a entraîné la mort de plus de 200 personnes. Cet événement fait écho à l'affaire du « Left-to-die boat » en 2011, mentionné plus haut.

Le comportement de ces deux États n'est pas isolé et n'est pas uniquement justifié par un problème de chevauchement ou de capacités opérationnelles. Il reflète également la crainte des États côtiers d'une charge trop lourde sur leur politique d'immigration et de sécurité.

Titre 2 : Les interceptions comme exercice de la souveraineté des États

Le droit international reconnaît aux États une souveraineté. De cette souveraineté découle un intérêt légitime pour les États de protéger leur intégrité territoriale. Par conséquent, ces derniers disposent donc de droits souverains pour contrôler leurs frontières fondés, de manière légitime, sur des considérations de sécurité et de stabilité nationale.

Dans ce contexte, l'immigration irrégulière est devenue un défi pour beaucoup d'États en raison de l'augmentation du nombre d'arrivées de migrants. L'entrée des migrants sur leur territoire entre nécessairement en conflit avec l'exercice de leur compétence souveraine.

Depuis quelques années, ils essaient de prévenir l'immigration irrégulière et de combattre le trafic et la traite de migrants. Pour cela, l'interception maritime est l'une des mesures les plus fréquemment utilisées par les États.

La logique de sécuritisation vient expliquer la multiplication des mesures d'interceptions qui trouvent une base légale dans le droit de la mer (Chapitre I). Cependant, la légitimité et l'étendue des interceptions sont remises en question dans les eaux internationales (Chapitre II).

Chapitre I: Une pratique floue justifiée dans certains espaces maritimes

Les interceptions sont pratiquées par les États dans un contexte particulier mais ces pratiques ne sont pas définies officiellement par le Droit (Section 1). La deuxième section analysera les hypothèses dans lesquelles les États peuvent intercepter des navires dans la mer territoriale et la zone contiguë.

Section 1 : L'interception utilisée dans un contexte de sécurisation

Ces dernières années, l'augmentation des migrations maritimes en Méditerranée inquiète les États qui voient des milliers de migrants débarquer sur leur territoire. Les Gouvernements européens ont commencé progressivement à durcir leur politique migratoire dans une optique de contrôle des frontières ou de sécurisation (I). Cette logique de sécurisation se traduit, en mer, par des mesures d'interception dont la définition n'est pas reconnue officiellement (II).

I. Le développement d'une logique de sécurisation chez les États européens

Les États européens adoptent une logique de sécurisation afin de répondre à ce qu'ils considèrent comme une menace pour leur souveraineté (A). Afin de se protéger, ils renforcent le contrôle des frontières, notamment par des mesures d'interception maritime (B).

A. La logique de sécuritisation pour répondre à une menace

Le terme « *sécuritisation* » vient du mot anglais « *securitization* » qui est « *the process whereby actors with sufficient authority identify existential threats to the State, society, or other particular object, and seek to implement extraordinary measures in response to the putative threat*⁶⁴ ».

L'arrivée de migrants par voie maritime peut être considérée comme une menace pour l'État de destination, notamment une menace pour la sécurité ou encore l'économie.

Le contrôle des frontières et des flux migratoires est devenu un moyen pour les États côtiers d'affirmer leur souveraineté. Dans ce contexte, les États mettent en œuvre des mécanismes de prévention de l'arrivée des migrants qui sont assimilés à une menace potentielle à la souveraineté de l'État.

Une des prérogatives les plus importantes des États souverains est la possibilité de contrôler qui entre ou n'entre pas sur son territoire. A ce titre, ils ont divers outils à leur disposition.

La doctrine reconnaît deux types d'interception, l'interception passive et l'interception active⁶⁵. L'interception passive correspond aux politiques de visa, aux mesures administratives ainsi qu'aux sanctions à l'encontre des transporteurs. L'interception active, quant à elle, est une mesure physique comme l'interception d'un navire en mer. Ce mémoire ne traitera que des interceptions actives.

B. L'interception maritime comme mesure efficace pour contrôler les frontières

En pratique, le type d'interception physique le plus connu est l'interception maritime. Concernant la notion d'interception, le droit maritime contient beaucoup de zones d'ombre puisqu'il n'a pas de disposition formelle sur le sujet.

⁶⁴ D. Ghezelbash, V. Moreno-Lax, N. Klein et B. Opeskin. « Securitization of Search and Rescue at Sea: The Response to Boat Migration in The Mediterranean and Offshore Australia », *International and Comparative Law Quarterly* Volume 67, Issue 2, Avril 2018, p.330 : « *le processus par lequel des acteurs qui ont suffisamment d'autorité identifie des menaces existentielles à l'Etat, la société et recherchent à prendre des mesures exceptionnelles en réponse à cette menace putative* » (traduction libre).

⁶⁵ M. Tancreé, *Interventions en Méditerranée et demandeurs de protection : entre contrôle des frontières et assistance en mer*, mémoire de Master, Université Catholique de Louvain, Belgique, 2015, p.19.

Les interceptions maritimes, notamment les interdictions, peuvent être assimilées à l'emploi des pouvoirs coercitifs des États sur leur territoire terrestre.

Aujourd'hui, les États ont tendance à intercepter les navires suspectés de transporter des migrants irréguliers dans leur mer territoriale ou souvent, le plus loin possible de leur frontière maritime, dans les eaux internationales. L'objectif de l'interception est le retour des migrants dans leur État d'origine. Dans le cas où ils ne sont pas débarqués immédiatement dans l'État d'origine, ils peuvent débarquer dans un État de transit ou un État tiers avec son accord mais ils sont rarement débarqués sur le territoire de l'État intercepteur.

Les États essaient d'intercepter les navires lorsqu'ils se trouvent toujours dans les eaux internationales afin d'éviter que certaines obligations liées à l'arrivée sur le territoire étatique se déclenchent. Cette méthode est également utilisée dans le contexte de la lutte contre la traite de personnes et le trafic de migrants.

Toutefois, l'interception n'est pas définie officiellement.

II. L'absence de définition officielle de l'interception

Il n'existe pas de définition officielle et unanime de la notion d'interception, notamment cette notion n'est ni définie par le droit maritime, ni par le droit de la mer. En revanche, il existe une définition provisoire proposée par le droit des réfugiés (A). Cette définition englobe un grand nombre de mesures mais elle est distincte de la notion de sauvetage (B).

A. Une définition proposée par le droit des réfugiés

En 2000, le Haut Commissariat de l'Agence des Nations Unies pour les réfugiés (ci-après HCR) a proposé une définition provisoire selon laquelle une interception correspond à « *toutes les mesures prises par un État, 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 recherché⁶⁶».

Cette définition met en avant l'extraterritorialité de l'interception qui permet de gérer les flux migratoires en empêchant l'entrée des migrants sans papiers.

Par ailleurs, elle ne prend en compte que l'aspect négatif de la pratique des interceptions, c'est-à-dire la volonté d'empêcher le franchissement des frontières de l'État concerné. Cependant, il existe un aspect positif qui est la lutte contre le trafic et la traite d'êtres humains⁶⁷.

Quelques années plus tard, le Comité exécutif de l'HCR est venu préciser cette définition. Selon le rapport, une interception est « *une des mesures prises par un État 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 clandestine⁶⁸».

La définition de 2003 supprime le caractère extraterritorial des mesures prises par l'État. Cette suppression a pour conséquence l'élargissement du champ d'application des mesures d'interception, notamment en matière maritime, puisqu'elles peuvent se dérouler dans la mer territoriale mais aussi éventuellement dans les eaux internationales.

Si la définition d'interception est assez large, elle ne doit cependant pas être confondu avec le sauvetage maritime.

⁶⁶ Comité exécutif du HCR, *Interception de demandeurs d'asiles et de réfugiés : le cadre international et les recommandations en vue d'une approche globale*, 9 juin 2000, EC/50/SC/CRP.17, par. 10.

⁶⁷ E. Papastravidis, « Interception of Human Beings on the High Seas under the Law of the Sea Convention », <https://esil-sedi.eu/wp-content/uploads/2018/04/Agora-4-Papastavridis.pdf> (consulté le 15 avril 2020).

⁶⁸ Comité exécutif du HCR, *Conclusion sur les garanties de protection dans les mesures d'interception*, n°97 (LIV), 10 octobre 2003.

B. Une définition large mais distincte du sauvetage maritime

Dans un premier temps, il est important de distinguer les interceptions maritimes du sauvetage maritime. Ces opérations, bien que toutes deux maritimes, obéissent à des régimes juridiques distincts. En outre, à la différence du sauvetage qui a un caractère humanitaire, les interceptions ont pour but le contrôle des frontières et peuvent être justifiées par des mesures de sécurité nationale.

Cela n'empêche pas qu'une opération de sauvetage devienne une opération de contrôle des frontières et inversement. La difficulté aujourd'hui est la tendance des États à mal qualifier les opérations qu'ils réalisent.

Dans un second temps, « interception » est un terme générique regroupant plusieurs opérations, notamment les opérations de « *push-back* » et les interdictions maritimes.

Le terme de « *push-back* » n'est pas défini par le droit international mais il fait référence aux mesures prises par un État de dérouter un navire de ses eaux territoriales en direction de l'État dont ce navire provient.

Enfin, l'interdiction maritime est un processus en deux étapes. La première phase est l'inspection et la fouille du navire suspecté d'avoir un comportement illégal. Si les soupçons sont confirmés, la deuxième étape représente l'arraisonnement et/ou la saisie du navire et l'arrestation des personnes à bord⁶⁹.

Ainsi, les États, pour lutter contre l'arrivée massive de migrants sur leur territoire, adoptent une logique de sécurisation en renforçant drastiquement le contrôle de leur frontière. Ce contrôle des frontières est la représentation même de l'exercice de la souveraineté étatique. Les interceptions, dont la définition n'est pas officielle et englobe un grand nombre de mesures, se trouvent être le moyen le plus efficace pour contrôler les frontières, notamment en mer. Ces mesures en mer se justifient notamment par les pouvoirs souverains qui sont reconnus aux États en mer.

⁶⁹ A.T Gallagher, F. David, *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, édition Kindle., p.405.

Section 2 : Les pouvoirs souverains de l'Etat comme justification aux interceptions dans certaines zones maritimes

Selon le droit international de la mer, l'Etat côtier est souverain dans sa mer territoriale. Ce titre lui permet de prendre des mesures pour protéger son territoire et ses réglementations (I). Par ailleurs, il lui est également reconnu des pouvoirs de juridiction dans sa zone contiguë, notamment afin de lutter contre l'immigration illégale (II).

I. Les interférences d'un État souverain dans sa mer territoriale

La CNUDM reconnaît à l'État la souveraineté pleine et entière dans sa mer territoriale⁷⁰. Ce dernier est donc légitime à protéger ses frontières et son territoire. Cependant, cette souveraineté est limitée par l'existence du droit de passage inoffensif (A).

En outre, il existe des exceptions dans lesquelles un État côtier peut agir dans la mer territoriale d'un autre État (B).

A. Le droit de passage inoffensif

Certains Etats, sous prétexte de menace à la paix, au bon ordre ou à la sécurité, essaient d'interdire l'accès à leur mer territoriale. Cependant, ces interdictions peuvent être en contradiction avec le droit de la mer.

L'article 17 de la CNUDM reconnaît le droit de passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale d'un État côtier. Ce passage représente la conciliation entre la souveraineté de l'État côtier et les impératifs de la navigation maritime.

Ce droit est précisé dans les articles 18 et 19 de la CNDUM. Ce passage doit tout

⁷⁰ CNUDM, article 2.

d'abord être continu, le navire étranger ne doit pas s'arrêter. Le passage est ensuite considéré comme inoffensif dès lors qu'il ne porte pas atteinte à la paix, à la sécurité ou au bon ordre de l'État côtier⁷¹. La détermination du caractère inoffensif du passage reste à la discrétion de l'Etat côtier.

Le point g) de l'article 19.2 de la CNUDM énonce une liste d'activités considérées comme n'entrant pas dans le champ du passage inoffensif, parmi lesquelles se trouve "[l'] *embarquement ou [le] débarquement (...) de personnes en contravention aux lois et règlements (...) d'immigration de l'État côtier* ». C'est l'un des fondements juridiques les plus souvent invoqués par les États pour justifier le détournement des navires.

Dans le cas d'un passage qui n'est pas inoffensif, la CNUDM autorise l'État côtier à prendre les mesures nécessaires pour faire cesser ce passage⁷². Si cet article ne précise pas quelles sont les mesures possibles, il est généralement admis que les autorités côtières peuvent demander au navire étranger de quitter sa mer territoriale, monter à bord ou encore l'escorter jusqu'à la haute mer⁷³. Cependant, les mesures prises doivent être proportionnées.

Certains auteurs considèrent que le fait qu'un navire transporte des migrants dont des réfugiés ne peut probablement pas être considéré comme un passage inoffensif⁷⁴. Par conséquent, si l'Etat côtier le juge nécessaire, tous les migrants se trouvant dans sa mer territoriale peuvent être interceptés.

Une autre vision peut être opposée à ce point de vue. L'article 24 de la CNUDM impose à l'État côtier de ne pas entraver le passage inoffensif en dehors des cas prévus. Dans ce cas, si le navire étranger transportant des migrants en situation irrégulière ne fait que traverser la mer territoriale, l'État côtier ne peut pas procéder à des interceptions. En effet, la simple présence de ce navire ne peut pas être caractérisée comme un passage offensif puisque l'article 19 circonscrit la contravention aux politiques d'immigration de l'État côtier qu'au moment de l'embarquement ou du débarquement.

Une question intéressante serait de déterminer si la liste de l'article 19.2 est exhaustive

⁷¹ CNUDM., article 19.1.

⁷² *Ibid.*, article 25.1.

⁷³ OIM, *Protections of Migrants at Sea*, rapport, 2018. p.61.

⁷⁴ O. Barsalou, « L'interception des réfugiés en mer : un régime juridique aux confins de la normativité », *Lex Electronica*, Volume 12, n°3, 2008, p. 10.

ou non. Si elle n'est pas exhaustive, cela permettrait aux Etats d'ajouter d'autres activités relatives à l'immigration et pas seulement dans le cas de l'embarquement ou du débarquement. Il n'y a, pour l'instant, pas eu de réponse officielle à cette question. Le point (l) de l'article 19.2 précise « toute autre activité sans rapport direct avec le passage ». Ce point laisse penser que cette liste n'est pas limitative, ce qui laisse une marge de manœuvre plus large aux États pour considérer qu'un passage n'est pas inoffensif.

Il est possible, de manière exceptionnelle, qu'un État puisse intervenir dans la mer territoriale d'un État tiers.

B. L'intervention encadrée dans la mer territoriale d'un État tiers

Il arrive que, par le biais d'accords *ad hoc* entre deux États, un État puisse intervenir dans la mer territoriale d'un État tiers. Il faut impérativement que cet État ait expressément donné son accord ou qu'un accord bilatéral soit conclu.

Ainsi, un État côtier peut transférer ses compétences à un autre État. Cet État côtier détermine les conditions de l'accord. En revanche, les pouvoirs prévus par l'accord ne peuvent pas être plus importants que ceux de l'État d'origine.

Ces accords ne comprennent pas seulement l'interception des navires dans la mer territoriale d'un État tiers pour éviter l'accès au port de cet État mais ils prévoient également les interventions dans la mer territoriale de l'État de départ dans le but d'empêcher le navire de quitter les eaux territoriales.

À titre d'exemple, l'Espagne et la Mauritanie ont passé un accord octroyant des compétences juridictionnelles à l'Espagne dans la mer territoriale mauritanienne et lui permettant ainsi d'intercepter des navires sans pavillon pour s'assurer de leur retour en Mauritanie.

Cette pratique est également souvent employée par les États méditerranéens avec des Etats d'Afrique du Nord, notamment la Libye.

En raison de la proximité avec la mer territoriale, l'État s'est vu reconnaître des droits de juridiction dans la zone contiguë.

II. L'article 33 de la CNUDM comme base légale de l'interception dans la zone contiguë

La zone contiguë, zone juxtaposée à la mer territoriale d'une étendue maximale de 24 milles marins, n'est pas une zone de souveraineté. Cependant le droit maritime confère aux États côtiers des pouvoirs de juridiction dans certaines situations.

L'article 33.1 de la CNUDM dispose que « *Dans une zone contiguë à sa mer territoriale, désignée sous le nom de zone contiguë, l'État 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. »*

Ainsi, cet article autorise explicitement l'État côtier à protéger sa mer territoriale et son territoire terrestre contre des infractions à certaines catégories de réglementations. Il existe néanmoins plusieurs situations limitant l'étendue des pouvoirs de l'État.

Tout d'abord, il est important de noter que l'État côtier ne peut exercer aucun pouvoir à l'encontre des navires traversant simplement sa zone contiguë.

Par la suite, à l'égard des navires se dirigeant vers la mer territoriale, l'État a seulement un pouvoir de prévention des infractions qui pourraient être commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

En revanche, les compétences de l'État côtier sont plus importantes à l'égard des navires étrangers quittant leur mer territoriale. Lorsqu'une infraction aux lois et règlements nationaux dans les domaines concernés a été commise dans sa mer territoriale ou sur son territoire, l'État a un pouvoir de répression. Il y a donc une limitation du champ *ratione loci* en matière de répression.

En outre, la CNUDM laisse aux États le soin d'exercer le contrôle nécessaire sur les navires étrangers. Néanmoins, la convention ne précise pas l'étendue du contrôle nécessaire, laissant place à une certaine ambiguïté.

D'une part, le terme « nécessaire » implique, en premier lieu, qu'un contrôle de proportionnalité soit effectué au cas par cas.

D'autre part, le terme « contrôle » est envisagé de manière plus restrictive que le terme « juridiction ». En effet, l'article 94.1 de la CNUDM oblige les États à exercer leur juridiction et leur contrôle sur les navires battant leur pavillon. En outre, d'après le deuxième paragraphe de ce même article, le terme de « contrôle » paraît être limité à un contrôle administratif (maintien d'un registre). Ainsi, les rédacteurs de la CNUDM envisagent le contrôle de manière restrictive et limitée à un contrôle administratif.

On peut alors supposer qu'en matière de prévention l'État peut prendre des mesures qui comprennent l'arraisonnement, l'inspection ou encore les avertissements mais il n'a pas de pouvoir d'arrestation⁷⁵.

Cependant, la question se pose toujours de savoir si un contrôle physique ou la saisie du navire sont possibles. Malgré l'octroi de certaines compétences à l'État côtier, la zone contiguë fait partie de la ZEE⁷⁶ et donc de la haute mer dans laquelle s'applique le principe de liberté de navigation. Cette question rejoint la controverse au sujet des compétences d'interception de l'État côtier en haute mer, abordée dans la prochaine section.

⁷⁵ OIM, *Protections of Migrants at Sea*, rapport, 2018, p.59 ; A.T Gallagher, F. David, *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, édition Kindle, p.417.

⁷⁶ Armateurs de France, « La Convention de Montego Bay en 50 leçons », juin 2018, p18.

Chapitre II : La légitimité des interceptions dans les eaux internationales

Dans le cadre de ce mémoire, la haute mer est entendue largement comme les espaces maritimes dans lesquels le principe de liberté de navigation s'applique sans limitation par des droits de juridiction. Cela signifie qu'elle comprend la ZEE et la Haute mer. L'expression « eaux internationales » est employée dans le même sens.

En raison de la réalité géographique des côtes du bassin méditerranéen, la zone des eaux internationales est très vaste en Méditerranée.

Dans la ZEE et la haute mer, l'interception se heurte au principe de liberté de navigation⁷⁷ et au principe de l'exclusivité de la juridiction de l'État du pavillon qui en découle⁷⁸. Ces principes sont anciens et ont été reconnus par la Cour permanente de justice internationale (ci-après CPJI) qui affirme qu' « *en vertu du principe de la liberté de la mer (...) aucun État ne peut y exercer des actes de juridiction quelconques sur des navires étrangers*⁷⁹ ».

À première vue, l'interception en ZEE et en haute mer sans l'accord de l'État du pavillon apparaît comme violer le principe de libre navigation dans les eaux internationales. Cependant, ces principes souffrent de tempéraments. Notamment, dans certaines situations la CNUDM prévoit un droit de visite (Section 1). Un autre type de compétence se trouve être la lutte contre le transport illicite de migrants (Section 2).

⁷⁷ CNUDM, article 87.

⁷⁸ *Ibid.*, article 92.

⁷⁹ CPJI, 7 septembre 1927, *Affaire du Lotus (France c. Turquie)*, série A, n°10, p.25.

Section 1 : Le droit de visite, fondement principal des interceptions en ZEE et en haute mer

La CNUDM prévoit deux exceptions à ce principe de liberté qui sont le droit de visite et le droit de poursuite. Seul le droit de visite sera analysé dans le cadre de ce mémoire.

Le droit de visite est prévu par l'article 110 de la CNUDM (I) mais l'étendue de ce droit reste floue lorsqu'est en cause un navire sans nationalité.

I. Le droit de visite de l'article 110 de la CNUDM

Ce droit de visite est octroyé aux navires de guerre dans certains cas, parmi lesquels on trouve la piraterie, les émissions non autorisées, le transport d'esclaves, l'absence de pavillon ou encore le refus d'arborer son pavillon ou battre pavillon étranger bien que le navire ait la même nationalité que le navire de guerre⁸⁰.

Déterminer si l'article 110 de la CNUDM peut être une base légale pour les interceptions des navires transportant des migrants nécessite de se pencher sur deux motifs en particulier qui sont le transport d'esclaves (A) et l'absence de nationalité du navire (B). Cependant, l'article laisse la possibilité aux États de conclure des traités afin de prévoir d'autres motifs d'interférence (C).

A. L'adoption d'une vision contemporaine de l'esclavage

Comme dit précédemment, l'article 110.1 *b)* prévoit un droit de visite en cas de suspicion de transport d'esclaves.

Dans le cadre des migrants, le transport d'esclaves peut éventuellement représenter un intérêt. Il est évident que l'esclavage et le trafic n'ont pas la même définition mais ils sont, en revanche, souvent liés en théorie et en pratique par le fait que le trafic de personnes peut conduire à une situation d'esclavagisme⁸¹ que ce soit à terre ou en mer.

⁸⁰ CNUDM, article 110.

⁸¹ OIM, *Protections of Migrants at Sea*, rapport, 2018, p.51.

Sous l'angle de la protection de la personne, il peut être considéré que certains migrants, victimes de trafic, sont placés dans des conditions proches de l'esclavage⁸². Cette vision permettrait de justifier un droit de visite au motif d'une suspicion de transport d'esclaves.

Certains auteurs, notamment E. Papastavridis, considèrent en effet qu'il faut adopter une interprétation moderne de la notion d'esclavage⁸³. S. Menefee soutient également que la disposition de la CNUDM peut couvrir plus que l'esclavage traditionnel lorsqu'elle est analysée dans le contexte international global⁸⁴.

En réalité, l'adoption d'une vision aussi large de l'esclavage génère des difficultés pratiques quant à la quantité d'informations nécessaires pour avoir des doutes raisonnables sur la possibilité d'une situation d'esclavage des migrants transportés ou d'un transport vers une destination où ils seront esclaves. Pour cela, cette vision moderne n'est généralement pas admise pour justifier le droit de visite des navires transportant des migrants.

B. Les navires sans nationalité, motif principal du droit de visite

Le point *d)* de l'article 110 de la CNUDM prévoit qu'un navire de guerre ou tout autre navire dûment autorisé qui rencontre un navire qui ne bat le pavillon d'aucun Etat, c'est-à-dire un navire sans nationalité, peut exercer un droit de visite.

Le droit de visite sur la base de l'absence de nationalité se justifie par le fait que les Etats ne veulent pas prendre le risque que des navires soumis à aucune juridiction ne respectent pas les normes internationales. Cette disposition existe pour maintenir un certain ordre public dans les eaux internationales.

En pratique, l'absence de nationalité d'un navire est la base légale la plus courante du droit de visite en ce qui concerne les migrants. En effet, la plupart du temps, les migrants utilisent des navires qui n'arborent pas de pavillon.

⁸² E. Papastravridis, « Interception of Human Beings on the High Seas under the Law of the Sea Convention », <https://esil-sedi.eu/wp-content/uploads/2018/04/Agora-4-Papastavridis.pdf> (consulté le 15 avril 2020).

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ J. Coppens, *Migrants at Sea : A Legal Analysis of a Maritime Safety and Security Problem*, thèse de Doctorat, Université de Ghent, Belgique, 2013, p. 147.

Néanmoins, il existe un débat sur l'étendue du droit de visite et des compétences pouvant être exercées sur le navire.

La liste de motifs de l'article 110 de la CNUDM permettant le droit de visite n'est pas une liste limitative.

C. Un article non limitatif

L'article 110 de la CNUDM n'est pas limitatif ; il prévoit que d'autres exceptions à la juridiction du pavillon peuvent être prévue par traité. Les Etats ont souvent eu recours à cette pratique en matière d'immigration irrégulière. Notamment, en Méditerranée, la Libye et l'Italie ont conclu un accord en 2008 autorisant l'Italie à dérouter les navires vers la Libye dans la mer territoriale libyenne. Cependant, ce type d'accords a souvent fait l'objet de critiques concernant leur impact sur les droits de l'homme des migrants interceptés et détournés.

En outre, la Résolution 2240 du Conseil de Sécurité des Nations Unies (ci-après CSNU) du 9 décembre 2015 autorise, pendant une période d'un an, les États membres à inspecter un navire au large des côtes libyennes en cas de suspicion raisonnable que ce navire serve au trafic de migrants⁸⁵. Depuis son adoption, la Résolution a été prorogée chaque année, la dernière prorogation datant du 3 octobre 2019.

Le point 7 de cette Résolution pose néanmoins la condition de rechercher de bonne foi le consentement de l'Etat du pavillon. En réalité, puisque les navires impliqués dans le trafic de migrants n'ont souvent pas de pavillon, le CSNU reconnaît finalement un droit presque inconditionnel aux Etats d'inspecter un navire en ZEE et en haute mer.

De manière exceptionnelle, la Résolution va plus loin en autorisant la saisie des navires inspectés par les Etats membres. Ces derniers peuvent également prendre des mesures complémentaires, y compris la destruction du navire, sous réserve de prendre en considérations les intérêts des tiers de bonne foi (point 8).

Contrairement à ce que prévoit la Résolution du CSNU, les compétences des États dans le cadre du droit de visite de l'article 110 de la CNUDM restent imprécises.

⁸⁵ CSNU, *Résolution 2240 (2015)*, adoptée le 9 octobre 2015, S/RES/2240 (2015), point 7.

II. Un droit de visite dont l'étendue reste imprécise dans le cas d'un navire sans nationalité

L'article 110 de la CNUDM prévoit que les États peuvent arraisonner et perquisitionner le navire en cas de soupçons raisonnables dans le cadre du droit de visite.

Lorsque le navire est étranger, l'État intercepteur doit obtenir l'autorisation de l'État du pavillon avant de prendre toute mesure à son encontre.

Les navires sans pavillon se trouvent dans un *vacuum* juridique puisque le droit international, que ce soit la coutume ou les traités, ne prévoit aucune disposition claire sur les règles et la juridiction auxquelles ils sont soumis.

La question se pose de savoir si les États détenteurs du droit de visite, ont la possibilité de saisir un navire sans nationalité. D'un côté, il peut être soutenu qu'un navire sans pavillon peut être saisi (A) alors que de l'autre, il peut être considéré que le droit de visite ne permet pas l'exercice de sa juridiction par l'État intercepteur (B).

A. La soumission du navire sans pavillon à la juridiction de l'État intercepteur

Une partie de la doctrine considère que les navires sans pavillon ne sont soumis à la juridiction d'aucun État et de ce fait, ne bénéficient de la protection d'aucun État. Selon ce point de vue, la nationalité permet au navire de bénéficier d'une protection. L'absence de nationalité fait perdre au navire la protection accordée par le droit maritime et le prive d'une éventuelle immunité contre toute intervention en ZEE et en haute mer.

D'après cette théorie, l'État intercepteur peut entièrement exercer sa juridiction sur le navire sans nationalité. Ainsi, le navire peut être saisi et les individus à bord peuvent être poursuivis par ce même État⁸⁶. Cette position ne requiert aucun lien entre l'État

⁸⁶ United States Court of appeal, 1^{er} décembre 2010, *United States v. Matos-Luchi*, 627 F.3d 1 (1st Cir. 2010) ; M. Tancre, *Interventions en Méditerranée et demandeurs de protection : entre contrôle des frontières et assistance en mer*, mémoire de Master, Université Catholique de Louvain, Belgique, 2015, p.32.

intercepteur et le navire sans pavillon pour que l'Etat exerce sa juridiction.

Cette vision est notamment soutenue par la jurisprudence anglaise et américaine⁸⁷.

Une autre partie de la doctrine rejette, cependant, la vision extensive de la juridiction de l'Etat intercepteur.

B. Le rejet d'une extension de la juridiction de l'Etat intercepteur

Néanmoins, la doctrine prédominante distingue le droit de visite de l'exercice de la juridiction d'un Etat. Selon elle, pour exercer sa juridiction, l'Etat intercepteur devrait démontrer un lien avec le navire intercepté, que celui-ci soit territorial ou encore personnel (actif ou passif).

Le droit de visite est octroyé aux Etats afin qu'ils puissent se substituer à l'Etat du pavillon pour faire en sorte que le navire respecte les normes internationales. Le droit de visite peut être approfondi par une inspection mais cela ne signifie pas que l'Etat peut s'approprier le navire sans pavillon.

Certains pourraient arguer que les navires transportant des migrants offrent plusieurs possibilités d'interception même si un lien est requis. Tout d'abord, les Etats, notamment les Etats côtiers, pourraient exercer leur juridiction en raison du fait que l'immigration illégale peut être considérée comme une menace à leur sécurité. Cependant, cela ne semble pas justifier la saisie du navire ni l'arrestation de ses occupants. D'autant plus qu'il apparaît difficile de qualifier l'immigration d'illégale lorsque le navire se trouve en ZEE et en haute mer, zones soumises à aucune souveraineté.

En outre, cette vision apparaît plus conforme à l'esprit de la CNUDM puisqu'à aucun moment elle ne laisse entendre qu'une extension de la juridiction est possible. Au contraire, ce point de vue est plutôt conforté par la Convention puisque l'article 105 de la CNUDM prévoit que, dans le cas de la piraterie, les Etats peuvent saisir les navires

⁸⁷ United States Court of appeal ,9 juillet 1982, *United States v. Marino-Garcia*, 679 F.2d 1373, 1383 (11th Cir. 1982): « (...) international law permits any nation to subject stateless vessels on the high seas to its jurisdiction. »

« le droit international autorise tout Etat à exercer sa juridiction sur les navires sans nationalité en haute mer » (traduction libre).

pirates. Il en va de même pour le cas des émissions non autorisées diffusées en haute mer⁸⁸. Or, on ne retrouve pas de dispositions similaires pour les navires sans pavillon.

L'article 110 de la CNUDM prévoit que les États disposent d'un droit de visite dans certains cas. Cependant, ce droit de visite est limité à la vérification et à l'investigation pour s'assurer que le navire n'est pas impliqué dans l'une des activités citées dans le premier paragraphe de l'article.

Ainsi, la saisie et d'arrestation n'est pas automatique. La seule possibilité pour que l'État exerce sa juridiction serait que le navire sans nationalité commette une infraction au droit de la mer. Or le transport de migrants n'est pas, en lui-même, illégal. L'hypothèse dans laquelle le transport serait illégal est le cas du trafic illicite de migrants.

⁸⁸ CNUDM, article 109.

Section 2 : Le trafic illicite de migrants, entre lutte humanitaire et détournement de compétence

Le trafic de migrants peut être considéré comme un « *crime contre la sécurité maritime* »⁸⁹. Ce phénomène est transnational et nécessite la coopération de toute la communauté internationale.

Malgré l'absence de conventions IMO sur le trafic de migrants, l'organisation n'est pas restée inactive en la matière (I). La lutte contre le trafic illicite de migrants est une base légale utilisée par les États pour justifier les interceptions maritimes (II). Cependant, ce fondement a pu être détourné par les États européens (III).

I. L'implication de l'IMO dans la lutte contre le trafic illicite de migrants

En 1997, l'Italie a soumis une proposition à l'IMO pour adopter une convention contre le trafic illicite de migrants par mer. Malgré le soutien de nombreux États, l'IMO n'est pas apparue comme l'institution la plus légitime pour adopter une convention en lien avec le droit pénal international et comprenant également le trafic par terre et air. Finalement, un nouvel arsenal juridique fut adopté sous l'égide de l'Assemblée générale des Nations Unies, en 2000.

Cependant, l'IMO n'est pas restée inactive. Elle adopte le 27 novembre 1997 la Résolution A.867 (20) dans laquelle elle invite tous les organes de l'organisation à réfléchir sur la question du trafic de migrants par mer.

Le 12 juin 2001, le Comité de la sécurité maritime (ci-après Comité MSC) adopte une résolution « *Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer* », remplacée par une nouvelle circulaire MSC en 2016⁹⁰.

⁸⁹J. Coppens, *Migrants at Sea : A Legal Analysis of a Maritime Safety and Security Problem*, thèse de Doctorat, Université de Ghent, Belgique, 2013, p.158.

⁹⁰ OMI, MSC.1/Circ.896/Rev.2, *Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic ou au transport de migrants par mer*, adoptée le 26 mai 2016.

Ces mesures intérimaires ont pour objectif la sauvegarde de la vie en mer, la sécurité de la navigation et la coopération internationale. Pour atteindre ces objectifs, elles encouragent les États à prendre les mesures nécessaires lorsqu'un navire est suspecté de se livrer à l'une des activités illicites après autorisation de l'État du pavillon ou en conformité avec leur droit interne et le droit international lorsque le navire est sans nationalité. Encore une fois, l'expression « mesures nécessaires » n'est pas clairement définie, laissant ainsi une marge d'appréciation des États dans le cas où le navire est sans pavillon.

Toutefois, la circulaire a seulement la valeur d'une recommandation et elle n'est donc pas obligatoire pour les États. L'esprit de ces dispositions est néanmoins repris dans le chapitre 2 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer concernant le trafic par mer.

II. La lutte contre le trafic illicite de migrants, base légale des interceptions

Le 15 novembre 2000, deux Protocoles additionnels à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, sont adoptés par l'Assemblée Générale des Nations Unies. On retrouve ainsi le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite de personnes, en particulier des femmes et des enfants⁹¹ et le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer⁹² (ci-après le Protocole). Il est important de noter que si le trafic de migrants peut parfois être combiner avec la traite de personnes, ce mémoire se concentrera uniquement sur le trafic illicite de migrants.

Le Protocole a cependant un champ d'application restrictif (A) et la possibilité de prendre des mesures à l'encontre du navire n'est pas la même selon que le navire arbore un pavillon (B) ou s'il est sans nationalité (C).

⁹¹ 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, adopté le 15 novembre 2000, entré en vigueur le 25 décembre 2003.

⁹² Protocole contre le trafic illicite de migrants par air, terre et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, adopté le 15 novembre 2000 des Nation, entré en vigueur le 28 janvier 2004.

A. Un champ d'application restrictif

Le Protocole contre le trafic de migrants pose des conditions assez strictes pour entrer dans son champ d'application. Tout d'abord, il s'applique uniquement les Etats parties au Protocole.

Par la suite, l'article 3 a) définit le trafic comme « *le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un Etat Partie d'une personne qui n'est ni ressortissant ni un résident permanent de cet Etat* ».

Cette exigence de bénéfice pour le trafiquant ou le passeur est déterminante pour la qualification de trafic et pour réprimer l'opération. Un peu plus loin dans ce mémoire, il sera démontré que certains États négligent cet élément afin de pénaliser les actions des ONG.

Une difficulté peut également apparaître lorsque le trafic se déroule en mer puisque le trafic doit être réalisé par un groupe criminel organisé⁹³, or il peut être difficile d'établir l'existence de ce groupe criminel organisé en mer.

En outre, l'analyse des dispositions montre que le simple transport de migrants et les passagers clandestins n'entrent pas dans le champ d'application du Protocole. Les États ne peuvent donc pas, en pratique, prendre des mesures à l'encontre de navires transportant des migrants sur la base du Protocole.

En revanche, l'article 6.2 a) du Protocole permet aux États côtiers de réprimer la tentative d'infraction.

Enfin, le Protocole assure une protection des migrants en interdisant aux États de les poursuivre⁹⁴.

S'agissant des mesures prises à l'encontre des navires, le Protocole distingue les navires étrangers et les navires sans nationalité.

B. L'autorisation nécessaire de l'État du pavillon

⁹³ Protocole contre le trafic illicite de migrants par air, terre et mer, article 4.

⁹⁴ *Ibid.*, article 5.

Lorsqu'un État a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant pavillon étranger se livre au trafic illicite de migrants, le Protocole permet à cet État de prendre les mesures nécessaires à l'encontre de ce navire après avoir notifié et demandé l'autorisation à l'État du pavillon⁹⁵.

L'État intercepteur peut, après autorisation de l'État du pavillon, arraisonner et visiter le navire ce qui est en cohérence avec le droit de visite prévu par la CNUDM. Si les suspicions sont avérées, l'État du pavillon peut alors autoriser l'État intercepteur à prendre les mesures appropriées.

La difficulté est que toute mesure autre que l'inspection ne peut être prise que si la présence des passeurs à bord est confirmée. Or, les passeurs ont modifié leur pratique et souvent, ils ne se trouvent désormais plus à bord. La plupart du temps, les personnes victimes des trafics se trouvent à bord de navires qui ne sont pas aptes à la navigation. Les États requalifient alors souvent l'opération d'opération de sauvetage et profitent de cette qualification pour intercepter et monter à bord du navire sans demander l'autorisation à l'État du pavillon.

C. Le cas des navires sans nationalité

S'agissant des navires sans nationalité, l'article 8.7 du Protocole dispose que lorsqu'un État partie soupçonne de manière raisonnable qu'un navire sans pavillon se livre au trafic illicite de migrants, cet État peut monter à bord et inspecter le navire. Si les soupçons sont confirmés, l'État peut alors prendre les mesures nécessaires en conformité avec son droit interne et le droit international. Le droit conféré par le Protocole est presque inconditionnel à l'encontre des navires sans pavillon.

Là encore, un débat est apparu sur la signification de « mesures appropriées ». À nouveau, une partie de la doctrine considère qu'un lien est nécessaire entre l'Etat et le navire pour établir la juridiction et justifier la saisie du navire et la détention des passagers.

⁹⁵ Protocole contre le trafic illicite de migrants par air, terre et mer, article 8.2.

Un autre courant de la doctrine maintient que les Etats peuvent prendre des mesures de police à l'encontre des navires sans pavillon comme ils pourraient le faire à l'encontre des navires battant leur pavillon⁹⁶.

En septembre 2013, un navire de patrouille Frontex aperçoit un navire débarquer des personnes sur une petite embarcation. Le lendemain, *la Guardia di Finanza* italienne intercepte l'embarcation avec 199 migrants à bord tandis que le navire de patrouille demande l'identification du navire. La *Guardia di Finanza* monte à bord, arrête l'équipage et saisi le navire. Harabi Hani est arrêté et poursuivi pour aide à l'immigration illégale et participation à une organisation criminelle mais celui-ci conteste les mesures prises contre lui par l'Italie.

La Cour suprême italienne, dans l'affaire *Hani*⁹⁷, considère que l'article 8.7 du Protocole de Palerme autorise les Etats à prendre toutes les mesures d'exécution possibles pour intercepter un navire sans pavillon, se livrant au trafic de migrants. Selon elle, les « mesures appropriées » comprennent des mesures coercitives et punitives sur les navires au-delà de celles prévues par l'article 110 de la CNUDM.

Les Etats pour justifier leur juridiction sur les navires sans pavillon dans les eaux internationales s'appuient sur la CNUDM et le Protocole contre le trafic illicite de migrants. Le problème est que ces deux instruments ne prévoient pas explicitement de compétences autres que l'arraisonnement et l'inspection et la coutume internationale reste silencieuse sur cette question.

La légitimité des mesures d'interception maritime a pu être mise en cause dans le cadre des opérations Frontex.

III. Le cas controversé des opérations Frontex

L'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États de l'Union Européenne (ci-après Agence Frontex) réalise de nombreuses opérations maritimes dans un objectif de surveillance des frontières (A). La pratique des États européens est en réalité une anticipation de l'immigration en contravention avec le Protocole de Palerme (B).

⁹⁶ J. Coppens, *Migrants at Sea : A Legal Analysis of a Maritime Safety and Security Problem*, thèse de Doctorat, Université de Ghent, Belgique, 2013, p.170.

⁹⁷ Corte Suprema di Cassazione penale, sez.I, 20 août 2014, n°36052 (c.c. 23 mai 2014), par. 7.

A. La gestion des frontières maritimes par Frontex

L'Agence Frontex, a été créée en 2004. En 2016, elle devient un ensemble de garde-côtes et de garde-frontières européen. L'enjeu majeur des opérations Frontex est la protection des frontières maritimes de l'Union, notamment par l'interception de navires transportant des migrants.

Le Règlement 656/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014⁹⁸ établit des règles dans le but de prévenir et d'empêcher la migration irrégulière sur le territoire de l'Union. Ce Règlement permet aux États d'intercepter et de détourner des navires qui se trouvent dans les eaux territoriales, la ZEE ou dans la haute mer. Les États justifient leur intervention en ZEE et en haute mer par la lutte contre le trafic de migrants, en utilisant comme base légale le Protocole.

En réalité, les États détournent la compétence octroyée par le Protocole afin d'intercepter et détourner les navires de migrants.

B. L'instrumentalisation du Protocole contre le trafic illicite de migrants

L'article 7.2 b) du Règlement 656/2014 prévoit notamment que les acteurs des opérations maritimes peuvent « *avertir le navire et lui ordonner de ne pas pénétrer dans la mer territoriale ou la zone contiguë et, si nécessaire, demander (...) de se dérouter afin de s'en éloigner* ».

Il existe donc une logique d'anticipation de l'immigration irrégulière afin que le navire transportant les migrants ne pénètre pas le territoire des États.

Les pouvoirs accordés aux États par ce Règlement entrent en contravention avec le Protocole contre le trafic de migrants qui a pour objectif, selon l'article 4 de ce Protocole, la prévention et la répression du trafic illicite de migrants. En effet, les États européens ont plutôt tendance à dérouter les navires afin qu'ils n'entrent pas dans leur mer territoriale. En outre, il arrive également qu'ils arrêtent les passagers de ces navires ou encore qu'ils passent des accords avec des États tiers pour leur remettre les migrants à bord. Ces pratiques n'apparaissent pas poursuivre l'objectif de répression du trafic de

⁹⁸ Règlement (UE) n° 656/2014 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, adopté le 15 mai 2014, JOUE 189/3, 27.6.2014.

migrants mais plutôt celui de contrôler l'immigration irrégulière. Elles traduisent, en pratique, un détournement de la compétence octroyée par le Protocole.

Un autre problème apparaît lorsque les États, sur le fondement du Règlement 656/2014, détournent un navire dans les eaux internationales, ce qui conduit à la prévention d'une migration qui n'est en réalité pas encore irrégulière. Ces eaux sont des zones de liberté, soumises à aucune souveraineté et dans lesquelles il paraît difficile de qualifier la migration d'irrégulière dès lors qu'il n'y a pas de franchissement d'un territoire étatique. Il n'est alors pas possible de soutenir que les migrants à bord des navires ont enfreint les politiques migratoires d'un État. Il y a donc une tendance des États à faire une qualification anticipée d'immigration irrégulière.

Ainsi, les actions de l'Agence Frontex telles que la saisie des navires et l'appréhension des personnes à bord, la modification de la route du navire et l'escorte du navire étranger ou encore la remise des personnes à un État tiers ne sont pas complètement en conformité avec le droit maritime applicable. Ces pratiques conduisent également à l'impunité des trafiquants, ce qui non seulement entre en contravention avec l'objectif du Protocole mais aussi va à l'encontre d'un objectif de protection des migrants.

Le trafic illicite de migrants constitue donc un fondement légal pour réaliser des interceptions en ZEE et en haute mer, ce fondement est reconnu par l'OMI mais surtout par les Nations Unies. Néanmoins, encore une fois l'étendue des pouvoirs des États à l'encontre d'un navire sans nationalité reste floue. En outre, l'analyse des opérations Frontex montre que les compétences peuvent être détournées au désavantage des migrants.

Conclusion de la Première Partie

Le droit maritime, appuyé par le droit de la mer, impose aux États du pavillon et aux États côtiers de porter assistance aux personnes en détresse en mer. Ce devoir est au cœur de la protection des migrants en mer. Il se traduit par une obligation de secours et par une obligation de mettre en place des services de recherche et d'assistance. Dans le contexte de sauvetage maritime, la coopération entre les États est essentielle pour garantir un sauvetage optimale et rapide.

De nombreuses difficultés dans la transposition en droit interne, la mise en œuvre de la responsabilité ou encore dans la coopération sont mises en évidence par la pratique.

D'un autre côté, en cohérence avec la logique du droit international, le droit de la mer prévoit des mécanismes permettant de protéger la souveraineté des États. Ces mécanismes prennent de plus en plus d'importance en Méditerranée avec la crise migratoire. Ainsi, les États peuvent contrôler leurs frontières en pratiquant des interceptions maritimes. Ces interceptions ne posent pas réellement de problème dans la mer territoriale et la zone contiguë. En revanche, en haute mer, certains auteurs s'interrogent sur leur légitimité.

Une conciliation entre la protection des migrants en mer et la protection de la souveraineté serait possible grâce aux instruments maritimes. Cependant, la pratique montre que les États exploitent les lacunes du droit maritime en défaveur des migrants.

Deuxième partie : Une conciliation au détriment de la protection des migrants

La situation en Méditerranée s'est nettement dégradée depuis quelques années, faisant de cette zone, la route migratoire maritime la plus meurtrière. Il est évident qu'une raison à ce triste constat est le nombre de migrants qui traversent chaque jour la mer Méditerranée. Cependant, ce n'est pas la seule raison.

Les États luttent pour que les embarcations de migrants ne franchissent pas leurs frontières territoriales, y compris leurs frontières maritimes, pour ne pas avoir à prendre en charge ces individus et leur reconnaître des droits. Dans cet objectif, ils instrumentalisent les différentes lacunes des instruments de droit maritime afin de protéger leur souveraineté (Titre I). En outre, la protection, déjà insuffisante, apportée par le droit maritime est fragilisée par les entraves que mettent en place les États.

Titre I : L'instrumentalisation des lacunes du droit maritime en faveur de la souveraineté

Le droit maritime présente des failles dans le régime du devoir de secours en mer. Dans un premier temps, il laisse une marge de manœuvre importante aux États pour définir des concepts essentiels à la réalisation de l'opération de secours (Chapitre I). Par la

suite, le moment du débarquement est un moment critique de l'obligation de secours (Chapitre II).

Chapitre I: L'interprétation de notions clés laissée à la discrétion des États

Le droit maritime ne pose pas de définition précise des notions de détresse et de lieu sûr. Pourtant, l'obligation de secours débute au moment où une personne ou un navire se trouve en détresse en mer (Section 1) et elle se termine lorsque les rescapés sont débarqués en lieu sûr (Section 2).

Section 1 : La détresse, élément déclencheur de l'obligation de secours

Tous les instruments relatifs au devoir de secours prévoient que dès lors qu'une personne est en « détresse », les capitaines de navires doivent lui porter secours⁹⁹. Ainsi, l'obligation de secours se déclenche dès lors qu'une situation de détresse est caractérisée ; c'est cette détresse qui délimite le champ matériel de l'obligation. La détermination de l'existence d'une situation de détresse ou non revient aux États, et plus précisément au MRCC compétent. Une fois qu'une alerte de détresse est envoyée, les États côtiers ne peuvent pas l'ignorer.

Bien qu'essentielle, la notion de détresse n'est pas définie par les instruments maritimes et différentes interprétations étatiques émergent (I). Cependant, l'OMI et l'Union Européenne (ci-après UE) guident les États dans leur interprétation (II).

⁹⁹ CNUDM, article 98.1 ; Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.1 ; Convention SAR, annexe, Chapitre 2, par.2.1.1, 2.1.9 et 2.1.10.

I. Des interprétations divergentes de la notion de détresse

La notion de détresse n'est pas définie par le droit maritime, seule la Convention SAR vient préciser cette notion en définissant la phase de détresse. La phase de détresse est la « *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*¹⁰⁰ ». Cette absence de définition est la cause de différentes discussions.

D'une part, l'augmentation des mesures d'interception a modifié la pratique des passeurs. Désormais, ces derniers font souvent traverser les migrants en surnombre, dans des embarcations qui ne sont pas aptes à la navigation. Les passeurs peuvent parfois indiquer aux migrants la marche à suivre pour exploiter la détresse « à leur avantage » dans le but de déclencher l'obligation de secours.

Une partie de la doctrine a alors pu considérer que les situations de détresse volontaire n'entraient pas dans la notion de détresse, que les personnes s'étant mis dans une situation dangereuse ne pouvaient pas se prévaloir de cette situation¹⁰¹. Toutefois, une majorité de la doctrine réfute cette position. En outre, cette interprétation ne s'inscrit pas dans l'objectif de sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette vision est confortée par les Conventions SOLAS et SAR qui prévoient que les États doivent porter assistance aux personnes en détresse, peu importe les circonstances qui ont mené à cette situation¹⁰².

D'un point de vue personnel, si la situation de détresse volontaire pourrait être perçue comme une fraude telle qu'entendue dans le droit privé, il semble impossible que cette qualification joue sur le déclenchement de l'obligation de secours. L'absence de déclenchement de l'obligation en cas de détresse volontaire contreviendrait aux principes de droit maritime ainsi qu'aux droits de l'homme. Cependant, il est possible d'envisager que le caractère volontaire de la détresse puisse jouer au moment de l'évaluation des demandes de protection dans l'État d'arrivée.

¹⁰⁰ Convention SAR, annexe, Chapitre 1, par. 1.3.11.

¹⁰¹ J. Coppens, « The Lampedusa Disaster: How to Prevent Further Loss of Life at Sea? », *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Volume 7, n°4, décembre 2013, p.591.

¹⁰² Convention SAR, annexe, Chapitre 2, par.2.1.10 ; Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.

D'autre part, la discrétion laissée aux États pour qualifier la situation de détresse leur permet d'adopter des interprétations différentes. Beaucoup d'États européens, dont l'Italie, considèrent que la situation de détresse sera caractérisée si le navire n'est pas apte à la navigation, se trouve en surcapacité ou sans équipage formé à bord.

À l'inverse, Malte a une approche beaucoup plus restrictive, conditionnant la détresse à un appel de détresse et à l'existence d'un danger immédiat pour la vie des passagers. Le problème est que la plupart des migrants embarquent sur des embarcations de fortune dans lesquelles il n'y a pas forcément de système de détresse, et s'il y en a encore faut-il que les migrants sachent l'utiliser. Ainsi, cette vision apparaît trop restrictive face à la réalité des traversées en Méditerranée. En outre, en imposant la nécessité d'une alerte, l'interprétation maltaise apparaît contraire à la définition de la phase de détresse qui ne mentionne pas ce critère mais prévoit seulement un danger grave et immédiat.

La traversée de la Méditerranée par les migrants se fait souvent à bord de canots pneumatiques ou de navires en bois avec, la plupart du temps, un nombre de passagers qui dépasse la capacité maximale de ces embarcations de fortune. En ce sens, Alina Miron et Bérengère Taxil affirment que « *une frêle embarcation qui est en train de sombrer place évidemment ses passagers dans [une situation de détresse]. (...) une coquille de noix surchargée, sans instruments de navigation et de communication, sans équipage compétent à bord, transportant femmes enceintes, enfants, malades (voire des personnes déjà décédées), est aussi en situation de détresse, même si elle dispose d'un moteur et de gilets de sauvetage*¹⁰³ ».

La qualification de la situation de détresse et le déclenchement de l'opération de sauvetage devraient en réalité se faire grâce à une multitude d'indices objectifs.

II. Une volonté internationale de guider l'interprétation de la notion de détresse

Dans un premier temps, à titre d'indice, il est possible de se référer à la jurisprudence. Dans un arrêt ancien, la Cour Suprême des Etats-Unis considère que « *the necessity*

¹⁰³ A. Miron et B. Taxil, « Le dernier voyage de L'Aquarius », *La Revue des droits de l'homme* [en ligne], 15, 2019, p.3.

*must be urgent and proceed from such a state of things as may be supposed to produce in the mind of a skillful mariner a well-grounded apprehension of the loss of the vessel and cargo, or of the lives of the crew*¹⁰⁴». La Cour se remet donc à l'appréciation professionnelle et raisonnable d'un marin pour qualifier la détresse.

Dans l'affaire du *Rainbow Warrior*, le Tribunal arbitral reconnaît une situation de détresse qui implique des « *considérations médicales ou d'autres considérations élémentaires*¹⁰⁵ ».

La jurisprudence prend donc en compte divers critères pour qualifier une situation de détresse, indépendamment d'un signal de détresse.

Lorsqu'une situation d'urgence se présente, la Convention SAR propose plusieurs étapes composées d'une phase d'incertitude, d'une phase d'alerte et d'une phase de détresse¹⁰⁶. Tout d'abord, lorsqu'il y a des doutes sur la navigabilité du navire ou la sécurité des personnes à bord (phase d'incertitude), le MRCC doit enquêter et s'il l'estime nécessaire, déclencher une phase d'alerte. Si l'alerte est déclenchée, le MRCC doit alors alerter les services de recherche et d'assistance. Enfin, la phase de détresse est enclenchée dès lors qu'il existe un danger grave et imminent et le MRCC doit alors organiser l'opération de secours.

Par la suite, la Convention SAR précise que la phase de détresse est déclarée : «

- a) *Lorsque des renseignements reçus indiquent d'une manière claire qu'un navire ou une personne est en danger grave et imminent et doit faire l'objet d'une assistance immédiate ;*
- b) *Lorsqu'à la suite de la phase d'alerte, toute nouvelle tentative visant à établir un contact avec le navire et toute enquête plus étendue restent sans résultat, ce qui conduit à penser que le navire est sans doute en détresse ; ou*
- c) *Lorsque les informations reçues indiquent que l'efficacité du fonctionnement du navire est compromise de telle sorte qu'un cas de détresse est vraisemblable*¹⁰⁷ ».

¹⁰⁴ United States Supreme Court, 1818, *The New York*, 16 U.S. 3 Wheat 59 59 (1818) : « *la situation de nécessité doit être urgente et découler d'un état de choses tel qu'il est censé produire dans l'esprit d'un marin qualifié la crainte raisonnable de la perte du navire et de sa cargaison, ou de la vie de l'équipage* » (traduction libre).

¹⁰⁵ Sentence arbitrale, 30 avril 1990, *Affaire du Rainbow Warrior*, Recueil des sentences arbitrales, Vol. XX, p. 255 (traduit librement de l'anglais).

¹⁰⁶ Convention SAR, annexe, Chapitre 4, par.4.4.

¹⁰⁷ *Ibid.*, annexe, Chapitre 5, par.5.2.3.

Le Manuel IAMSAR reprend, dans des termes quasi-similaires, cette disposition¹⁰⁸. Ainsi, ces instruments proposent des situations dans lesquelles la phase de détresse devrait être enclenchée et, à nouveau, il n'est pas fait mention de la nécessité d'une alerte de détresse.

Enfin, l'article 9 du Règlement européen 656/2014 indique que la demande d'assistance n'est pas le seul critère à prendre en compte pour déclencher une situation de détresse. Cet article précise de nombreux facteurs objectifs utiles à prendre en compte pour opérer la qualification. Parmi ces facteurs, on retrouve notamment le nombre de personnes à bord, les conditions météorologiques, l'état de navigabilité du navire ou encore la présence d'un équipage qualifié à bord¹⁰⁹.

Si ce Règlement n'a d'effet qu'au niveau européen, il serait opportun de s'inspirer de ces critères à l'échelle internationale. Si ces facteurs étaient intégrés aux instruments de l'OMI, ils pourraient permettre d'uniformiser la définition de la notion de détresse.

Une situation de détresse non caractérisée en raison d'une interprétation trop restrictive de cette notion peut avoir des conséquences fatales pour les personnes à bord des navires ou des embarcations. Ces conséquences dramatiques devraient encourager les États à adopter une interprétation extensive de la notion de détresse.

La détresse prend fin une fois que le sauvetage des personnes en détresse est réalisé et que les personnes secourues sont transbordées à bord des navires de secours. Cependant, une présence prolongée à bord du navire de secours peut déclencher une nouvelle situation de détresse. C'est pour cette raison qu'il est important de déterminer le lieu sûr de débarquement.

¹⁰⁸ Manuel IAMSAR, Vol.II, Chapitre 3, par.3.3.5

¹⁰⁹ Règlement (UE) n° 656/2014, article 9.2 (f).

Section 2 : La détermination d'un lieu sûr en vue du débarquement

À l'origine, les instruments maritimes internationaux ne donnaient pas d'indications précises sur le lieu de débarquement des personnes secourues en mer.

Suite à des amendements en janvier 2004, les conventions maritimes internationales prévoient que l'obligation de secours prend fin avec le débarquement des rescapés en lieu sûr¹¹⁰. Cette notion de lieu sûr est donc fondamentale pour considérer que les États et les capitaines de navires sont relevés de leurs obligations.

Une nouvelle fois, les États ne prennent pas le soin de définir plus précisément le lieu sûr et laissent place à une incertitude quant au sens à donner à une notion déterminante du devoir de secours.

En mai 2004, l'OMI est intervenue en édictant des Directives dans lesquelles elle précise la définition du lieu sûr (I). Grâce à cette définition, il est clair que la Libye ne peut pas être considérée comme un lieu sûr (II).

I. La contribution des Directives sur le traitement des personnes secourues en mer

Suite aux amendements de 2004, l'État responsable de la zone SAR, en coopération avec les autres États concernés, doit identifier le lieu sûr de débarquement. En l'absence de définition, le Comité MSC adopte la Résolution MSC.167 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*¹¹¹.

Ces directives intègrent un aspect humanitaire à la notion de lieu sûr (A) mais la difficulté réside dans le fait qu'elles constituent un instrument de droit souple (B).

A. Une définition du lieu sûr à caractère humanitaire

¹¹⁰ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.1 ; Convention SAR, annexe, Chapitre 3, par.3.1.9.

¹¹¹ OMI, Résolution MSC.176 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, adoptée le 20 mai 2004, MSC 78/26/Add.2.

Selon les Directives de 2004, le lieu sûr est défini comme « *un emplacement où les opérations de sauvetage sont censées 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*¹¹² ». Cette définition est reprise par le premier volume du Manuel IAMSAR¹¹³.

D'après cette définition, la détermination du lieu sûr doit prendre en compte plusieurs facteurs. Il faut notamment que les besoins élémentaires des rescapés soient satisfaits et que leur intégrité physique soit protégée. Le lieu sûr ne peut pas être simplement considéré comme un lieu géographique.

À noter que la notion de lieu sûr est distincte de la notion de « *safe port* » utilisée en droit du transport maritime. En effet, le « *safe port* » fait référence au port dans lequel le navire n'est pas exposé à un danger ne pouvant être surmonté, sauf événement anormal, par la bonne pratique de marin¹¹⁴.

La question s'est posée de savoir si le lieu sûr pouvait se trouver à bord du navire ayant réalisé l'opération de secours. Les Directives de l'OMI répondent à cette question en affirmant que le navire de secours pouvait être un lieu sûr provisoire, sous réserve qu'il puisse héberger les personnes secourues en toute sécurité¹¹⁵.

Le terme « provisoire » est un élément clé. En effet, certains navires, notamment les navires humanitaires, sont équipés pour accueillir les personnes secourues. Cependant, certains navires se retrouvent en surcapacité, les personnes secourues peuvent nécessiter des soins médicaux et il peut y avoir des femmes enceintes et enfants.

Un navire de secours peut ainsi seulement être considéré comme un lieu sûr de manière temporaire et doit être déchargé de sa responsabilité le plus rapidement possible.

Enfin, la Résolution intègre des considérations humanitaires puisque le paragraphe 6.17 invoque indirectement le principe de non-refoulement en affirmant « *la nécessité d'éviter le débarquement dans des territoires où la vie et la liberté des personnes qui*

¹¹² Résolution MSC.167 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, par.6.12.

¹¹³ Manuel IAMSAR, Volume I, p.xiii.

¹¹⁴ Court of Appeal, Leeds Shipping Compagny, LTD. v. Société Française Bunge (The Eastern City), [1958] 2 Lloyd's Rep.127.

¹¹⁵ Résolution MSC.167 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, par.6.13.

affirment avoir des craintes bien fondées de persécution seraient menacées est à prendre en compte dans le cas des demandeurs d'asile et de réfugiés récupérés en mer ».

Cette vision humanitaire est confortée par la majorité de la pratique internationale, les Directives IMO de 2004 et la position du HCR. En outre, l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe note que la notion de « lieu sûr » ne comprend pas uniquement la protection physique des personnes mais elle comprend également le respect des droits fondamentaux¹¹⁶.

Un lieu est donc caractérisé comme sûr dès lors que les droits fondamentaux des migrants sont respectés et qu'ils ne courent pas le risque d'un refoulement¹¹⁷.

Malgré le fait que la notion de lieu sûr susceptible d'interprétation, les Directives permettent d'appréhender la notion sous l'angle de la protection de la personne. Cependant, ces Directives n'ont aucune force obligatoire.

B. Des directives à valeur non contraignante

Les Directives de 2004 sont des recommandations de l'OMI visant à guider les États et les capitaines à exécuter au mieux l'obligation de secours dont ils ont la charge. Le fait que cela ne soit que des recommandations a pour conséquence que ces Directives n'ont aucune force contraignante pour les États, ce ne sont que des guides d'interprétation. Par conséquent, l'interprétation divergente de « lieu sûr » ne constitue pas une violation du droit maritime.

Malte n'a pas ratifié les amendements aux Conventions SOLAS et SAR et elle ne reconnaît pas les Directives de 2004. La vision de l'île de la notion de lieu sûr diverge à nouveau de celles de beaucoup d'autres États européens, participant au différend qui oppose l'Italie à Malte dans leur zone SAR.

Malte détache complètement la notion de lieu sûr et d'humanité ; elle n'envisage pas de liens entre les obligations SAR et les obligations découlant des droits de l'homme et du

¹¹⁶ Commission des migrations, des réfugiés et de la population de l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe (rapporteur : M, Arcadio Diaz Tejera), *L'interception et le sauvetage en mer de demandeurs d'asile, de réfugiés et de migrants en situation irrégulière*, rapport, 1^{er} juin 2011, Doc.12628.

¹¹⁷ M. Di Filippo, « Irregular migration across the Mediterranean Sea ; Problematic issues concerning the international rules on safeguard of life at sea, *Paix et Sécurité Internationales*, Volume 1, 2013, p.64.

droit des réfugiés. Elle soutient que le « lieu sûr » s'entend en réalité du port le plus proche du lieu de l'opération de secours. Il n'est pas possible de considérer que cette vision est dénuée de toute logique. Le port le plus proche permet, en effet, de débarquer plus rapidement les personnes secourues. Cependant, l'assimilation du lieu sûr au port le plus proche peut également avoir des impacts négatifs non négligeables. Notamment, les États responsables des zones SAR pourraient être tentés de repousser les migrants en détresse en dehors de leur zone. En outre, les autres États impliqués dans le sauvetage pourraient ne pas se sentir concernés par la détermination du lieu sûr.

En réalité, l'interprétation restrictive de Malte conduit à qualifier de lieu sûr tout État où les besoins élémentaires des rescapés peuvent être satisfaits. Cependant, cette interprétation ne prend pas en compte la situation individuelle des migrants secourus ainsi que le besoin éventuel de protection internationale et peut conduire à renvoyer les migrants en Libye.

II. L'impossible qualification de la Libye comme lieu sûr

Après la chute de Mouammar Kadhafi en 2011, la Libye est déstabilisée et il n'y a plus de Gouvernement effectif. L'État fait face à une crise politique et est en proie à une guerre civile. Depuis mars 2011, la Cour pénale internationale a ouvert des enquêtes à l'encontre de la Libye pour crimes contre l'humanité et crimes de guerre.

Le HCR, la Mission d'appui des Nations Unies en Libye et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme ainsi que plusieurs organisations ont dénoncé le traitement que subissent les migrants débarqués en Libye qui sont soumis à la torture, au travail forcé, à des violences sexuelles et autres traitements cruels et dégradants¹¹⁸. Les migrants sont victimes de détentions arbitraires, souvent à durée indéterminée, et la Libye est devenue un point central du trafic de migrants et de la traite de personnes.

¹¹⁸ HCR, *Position du HCR sur les retours en Libye (Mise à jour II)*, Septembre 2018, p.25, par.42 ; UNSMIL, OHCHR, *Desperate and Dangerous : Report on the human rights situations of migrants and refugees in Libya*, 18 décembre 2018 ; Amnesty International, *Between the Devil and the Deep Blue Sea : Europe fails refugees and migrants in the Central Mediterranean*, Août 2018 ; Human Rights Watch, *Libya : End « Horrific » Abuse of Detained Migrants*, HWR, 14 décembre 2016, <https://www.hrw.org/news/2016/12/14/libya-end-horrific-abuse-detained-migrants> . (consulté le 02 février 2020).

En principe, la question de savoir si un lieu est sûr ou non est résolue en fonction des circonstances de chaque situation. Cependant, il est évident qu'actuellement mêmes les besoins élémentaires ne sont pas satisfaits en Libye et ses ports ne peuvent pas être considérés comme un lieu sûr. Cette position est confirmée par le Tribunal de Raguse en 2018 qui affirme que la Libye ne peut pas être considérée comme un port sûr¹¹⁹.

Les pratiques de certains États européens de coopérer avec les garde-côtes libyens et de détourner les navires vers les eaux territoriales libyennes, notamment les actions récentes de Malte durant la période de pandémie, sont donc en totale contravention avec les conventions régissant le devoir de secours et les guides d'interprétation de l'OMI qui intègrent une connotation humanitaire à la notion de lieu sûr. Le 5 mai 2020, la Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, Dunja Mijatović a rappelé à Malte ses obligations SAR en rappelant que la Libye ne peut pas être considérée comme un lieu sûr¹²⁰.

Les notions de détresse et de lieu sûr permettent de délimiter l'obligation de secours mais la discrétion laissée aux États pour définir qu'une personne est en détresse et où la débarquer reste problématique. À ces difficultés, s'ajoute une série de défaillances au niveau du débarquement.

¹¹⁹ P. Chaumette, « Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ? », *Neptunus* [en ligne], Volume 24, 2018/3.

¹²⁰ Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, *Letter to Mr. Robert Abela, Prime Minister of Malta*, lettre, 5 mai 2020.

Chapitre II : Le débarquement, pierre d'achoppement de l'obligation de secours

Le débarquement des personnes secourues est au cœur de la conciliation entre la souveraineté de l'État, c'est-à-dire la prérogative de contrôler l'accès à son territoire, et la protection des migrants.

Le problème du débarquement fut mis en évidence en 2001 avec l'affaire du navire *Tampa*. Le 26 août 2001, le navire norvégien porte secours à 438 demandeurs d'asile entre l'Australie et l'Indonésie. Suite au refus des rescapés de retourner en Indonésie, le navire se dirige vers la mer territoriale australienne dont l'accès lui est refusé. Le *Tampa* reste bloqué en mer jusqu'au 1^{er} septembre 2001 malgré la nécessité de soins médicaux de certains rescapés et la pénurie d'eau. Cet incident a exposé mondialement les failles des instruments juridiques maritimes en matière de débarquement des personnes secourues.

Suite à cet incident, les Conventions SOLAS et SAR sont respectivement modifiées par les Résolutions MSC.153 (78)¹²¹ et MSC.155 (78)¹²². Ces amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2006. Désormais l'article 33.1.1 de la Convention SOLAS et l'article 3.1.9 du chapitre 3 de la Convention SAR dispose que « *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 sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et que 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*

¹²¹ OMI, Résolution MSC.153 (78), *Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée*, 20 mai 2004, MSC 78/26/Add.1.

¹²² OMI, Résolution MSC.155 (78), *Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée*, 20 mai 2004.

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 ».

Malte n'a pas ratifié les amendements de 2004 et ne se considère donc pas liée par les nouvelles dispositions, causant des problèmes d'interprétation et de responsabilité notamment avec l'Italie. Ces différends causent régulièrement des blocages en mer de navires.

Cependant, si ces amendements permettent d'identifier l'État responsable de la détermination du lieu de débarquement, ils ne lui imposent pas explicitement d'obligation de débarquer sur son territoire (Section 1). Ce *vacuum* juridique laisse aux États la possibilité d'interdire l'entrée de leurs ports (Section 2).

Section 1 : Une obligation de débarquement incomplète

Les nouveaux articles 33.1 de la Convention SOLAS et 3.1.9 de la Convention SAR prévoient que le lieu de débarquement doit être déterminé dans un délai raisonnable (I). Cependant, ils n'imposent pas aux États de débarquer les personnes secourues sur leur territoire (II).

I. L'obligation de débarquement dans un délai raisonnable

Les amendements de 2004 permettent d'identifier clairement l'État responsable de la détermination du lieu de débarquement (A) et imposent un délai raisonnable pour le débarquement (B).

A. L'identification de l'État responsable de la détermination de lieu de débarquement

Avant les amendements de 2004, la multiplicité des États pouvant être concernés par le débarquement pouvait générer des difficultés, notamment en l'absence de coopération. Au moins cinq États sont concernés par le débarquement, parmi lesquels se trouvent l'État responsable de la zone SAR, l'État de pavillon du navire de secours, l'État du port le plus proche du lieu de sauvetage, l'État du prochain port d'escale ou encore l'État de nationalité des rescapés¹²³. Il y a également tous les États côtiers de la zone où a eu lieu l'opération de secours.

Suite aux nombreux désaccords et à l'affaire du *Tampa*, les amendements font peser la responsabilité de la détermination du lieu de débarquement sur l'État responsable de la zone SAR.

C'est donc à cet État de gérer la coopération et la coordination entre les États afin de déterminer le lieu le plus sûr pour débarquer les personnes secourues. Cette responsabilité est une des causes du refus de Malte de ratifier les amendements. La dimension de sa zone SAR ferait, en effet, peser une trop lourde responsabilité sur l'île méditerranéenne.

La détermination du lieu de débarquement et le débarquement doivent se faire le plus rapidement possible.

B. La nécessité d'un débarquement dans un délai raisonnable

Les amendements de 2004 précisent que le débarquement doit être fait dans les meilleurs délais possibles¹²⁴. Ce délai raisonnable est également repris dans les Directives OMI de 2004 puisque selon elles, les Gouvernements et les MRCC doivent « *réduire au maximum la durée du séjour des personnes secourues à bord du navire prêtant assistance* »¹²⁵ et le débarquement doit être réalisé le plus rapidement

¹²³ A. Di Marco, « Interdiction d'entrée dans les eaux territoriales pour les bateaux humanitaires : le cas du décret-loi italien *sicurezza bis* », *Europe des droits & libertés*, n°1, mars 2020, p.66.

¹²⁴ Convention SOLAS, annexe, Chapitre V, Règle 33.1.1 ; Convention SAR, annexe, Chapitre 3, par.3.1.9.

¹²⁵ Résolution MSC.167 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, par.6.8.

possible¹²⁶. Enfin, la détermination du statut des personnes secourues ou toute autre procédure ne doivent pas retarder le débarquement¹²⁷.

Cependant, la notion de « délai raisonnable » est assez vague et les États possèdent une marge de manœuvre quant à l'appréciation du caractère « raisonnable ». Toutefois, pour aider les États dans leur interprétation, il est bon de prendre en compte l'avis du capitaine du navire de secours¹²⁸. En effet, le capitaine a une vue d'ensemble sur la situation à bord du navire (conditions médicales, présence d'enfants et de femmes enceintes) mais aussi sur les conditions de navigation du navire (météo, sécurité...).

Le délai raisonnable est essentiel pour plusieurs raisons. Tout d'abord, l'absence d'un délai raisonnable peut avoir des conséquences désastreuses sur la situation des migrants à bord des navires de secours. Ce délai prolongé et les conséquences négatives qui en découlent sont déplorés par Dunja Mijatović, Commissaire aux Droits de l'Homme du Conseil de l'Europe, , en juin 2019¹²⁹.

En outre, le débarquement rapide des personnes secourues permet aux ONG d'être plus efficaces dans la réalisation de leurs missions de sauvetage.

D'un point de vue économique, cela peut engendrer également d'importantes pertes financières pour les navires commerciaux susceptibles de les décourager de réaliser leur obligation de secours.

Ainsi, tout retard dans le débarquement des rescapés a un impact négatif sur l'efficacité du régime SAR et sur l'obligation de secours mis en place par le droit maritime et le droit de la mer. Une autre difficulté résulte de l'absence d'obligation de débarquement sur le territoire de l'État responsable de la zone SAR.

II. L'absence d'une obligation de débarquer sur le territoire d'un État

¹²⁶ Résolution MSC.167 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, par.6.9.

¹²⁷ *Ibid.*, par.6.20.

¹²⁸ OMI, FAL.3/Circ.194, Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer, adoptée le 22 janvier 2009, Réf.T3/2.02, par.3.

¹²⁹ Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, *Life saved.Rights protected. Bridging the protection gap for refugees and migrants in the Mediterranean*, 30 juin 2019, p.31.

Les textes maritimes internationaux imposent à l'État responsable de la zone SAR de déterminer le lieu de débarquement mais ils n'imposent pas d'autoriser le débarquement sur son territoire. En cas de désaccord entre les États sur la détermination du lieu sûr, cette absence d'obligation est problématique et c'est pour cette raison que l'OMI est intervenue en 2009 (A). Cependant, ce vide juridique, incohérent avec l'objectif de sauvegarde de la vie en mer, se trouve en partie justifiée (B).

A. L'intervention vaine du Comité de Facilitation de l'OMI

L'absence d'obligation de débarquer sur le territoire d'un État et le fait que certains États puissent refuser l'accès à leurs ports encouragent certains navires commerciaux à ne pas secourir les migrants en détresse pour éviter les charges financières et les retards. Par exemple, en 2007, le navire *Budafel*, par peur de perdre sa cargaison de thons, avait seulement autorisé 27 migrants à s'accrocher à la passerelle de la cage à thon¹³⁰.

En 2009, le Comité de Facilitation de l'IMO (ci-après Comité FAL) adopte une circulaire « *Principes relatifs aux procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer* »¹³¹ dans le but d'amender à nouveau les Conventions SOLAS et SAR.

La nouveauté majeure de cette circulaire est le principe n° 3 qui prévoit 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* ».

Ce principe n'a pas fait l'unanimité au sein des États. Si l'Italie et l'Espagne étaient plutôt réceptifs, l'Australie et Malte ont montré leur réticence.

Le premier problème de ces principes est qu'ils ne sont pas contraignants. Ce sont des recommandations adoptées dans le but de guider les États dans la réalisation de leurs obligations.

¹³⁰ S. Kovacs, *Les naufragés clandestins de l'île de Malte*, Le Figaro, 14 octobre 2007, https://www.lefigaro.fr/actualite/2007/05/30/01001-20070530ARTEFIG90040-les_naufrages_clandestins_de_l_ile_de_malte.php (consulté le 17 juillet 2020).

¹³¹ FAL 3/Circ.194, *Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer*, 22 janvier 2009.

En outre, l'analyse de la rédaction du troisième principe révèle quelques faiblesses. Tout d'abord, la mention de « lieu sûr sous son contrôle » reste floue. Cela signifie que les États pourraient débarquer les rescapés sur un territoire éloigné, une île où les conditions de vie et la possibilité de transport vers une autre destination seraient difficiles.

En outre, le Japon a demandé à ce que soit intégrée la référence à la conformité aux réglementations en matière d'immigration. Cette référence réduit l'application de ce principe.

Par ailleurs, l'emploi du conditionnel « devrait » renforce l'idée de simple conseil, sans force obligatoire.

Enfin, après l'opposition de plusieurs États, la version anglaise de ces principes a remplacé le terme « *shall* » par l'emploi de « *should* ». Le caractère moins impératif de « *should* » réduit considérablement l'impact de ce nouveau principe.

Pour ces raisons, il n'y a pas eu d'amendements aux Conventions SAR et SOLAS et les Principes sont restés des recommandations.

Cette idée fut de nouveau débattue en mars 2010 lors de la 14^{ème} Session du Sous-Comité de la navigation, des communications et de la recherche du sauvetage (ci-après Sous-Comité NSCR) mais il n'y a pas eu de consensus.

B. Une incohérence du droit maritime en partie justifiée

Il est évident qu'une obligation de débarquer sur le territoire de l'État responsable de la zone SAR permettrait d'augmenter l'efficacité du système SAR et de remplir au mieux l'objectif de sauvegarde de la vie humaine en mer. Cependant, ce vide juridique peut se justifier par plusieurs raisons.

Cette incohérence s'explique tout d'abord par le fait que le contexte au moment de l'adoption des conventions maritimes et de leurs derniers amendements était différent de celui d'aujourd'hui et la question d'une obligation de débarquement ne se posait pas. En réalité, l'inadéquation du régime du sauvetage maritime a été mise en évidence par l'augmentation des flux migratoires maritimes et les tragédies qui ont eu lieu depuis les années 2010.

Par la suite, une telle obligation de débarquement implique la réduction des prérogatives souveraines des États quant à leur politique migratoire et à l'entrée des migrants sur leur territoire. Cette réduction des compétences souveraines justifie la réticence des États à instaurer l'obligation.

Enfin, la mise en place de cette obligation pourrait avoir des impacts négatifs. En effet, les autres États impliqués dans la coopération pour trouver un lieu de débarquement peuvent se désintéresser de la question en sachant que la responsabilité finale reposera sur l'État SAR. En outre, ce dernier peut être tenté de renvoyer les navires en détresse en dehors de sa zone SAR afin de ne pas gérer l'opération SAR.

Toutefois, l'analyse de la pratique montre que, de plus en plus souvent, les navires se retrouvent bloqués en mer en raison du refus des États d'autoriser l'accès à leurs ports. Les États peuvent légalement agir de la sorte puisqu'il n'existe pas d'obligation explicite et expresse de débarquer les naufragés sur leur territoire.

Section 2 : Le développement des politiques européennes de fermeture des ports

Le 10 juin 2018, le navire *Aquarius*, affrété par l'ONG SOS Méditerranée en collaboration avec Médecins Sans Frontières (ci-après MSF), s'est vu refuser l'accès aux ports italiens par le Gouvernement italien. Avec à son bord 630 personnes, l'*Aquarius* transportait 80 personnes au-dessus de sa capacité maximale dont des enfants, des femmes enceintes et des personnes blessées. Cet événement illustre la politique italienne de fermeture des ports visant les navires ayant porté secours à des migrants. Ces politiques sont possibles à cause de l'inexistence d'un droit d'accès au port universel (I). Dans le contexte actuel, la pandémie sert de nouveau prétexte aux États pour justifier la fermeture des ports (II).

I. Les conséquences de l'absence d'un droit d'accès universel au port

Le droit maritime laisse la possibilité aux États d'interdire l'accès de leurs ports (A). Cette liberté a, malheureusement, des conséquences dramatiques sur la situation des migrants (B).

A. Une interdiction d'accès aux ports possible

Le droit maritime ne reconnaît pas de droit d'accès au port. La raison réside dans le fait que les ports se trouvent dans les eaux intérieures des États. Ces eaux sont assimilées au territoire terrestre d'un État et celui-ci y exerce sa souveraineté pleine et entière¹³². L'État côtier, sauf en présence d'un accord avec un autre État, peut réguler l'accès à ses ports et peut donc refuser l'entrée dans ses eaux intérieures aux navires étrangers.

Le HCR et l'OMI ont tendance à considérer qu'il existe un droit d'accès universel aux ports pour les navires en détresse. La Résolution MSC.167 (78) affirme que « *en vertu*

¹³² CIJ, 27 juin 1986, *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique)*, fond, Recueil 1986, p.101, par.212.

*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*¹³³ ». Leur position s'appuie donc sur le droit international coutumier. Ils justifient également leur position en s'appuyant sur l'obligation de coopération dans les opérations SAR et en affirmant que laisser un navire en détresse en mer alors qu'un danger menace la sécurité et la vie des personnes à bord serait contraire à l'objectif de sauvegarde de la vie humaine en mer.

Cette position n'est pas soutenue par la pratique actuelle des États. En outre, la Résolution MSC.167 (78) réaffirme, de manière paradoxale, la discrétion des États de refuser l'accès à leurs ports en cas de menace pour la sécurité, la santé ou encore la sûreté de l'État¹³⁴.

À ce jour, il n'est toujours pas possible d'affirmer avec certitude qu'un droit d'accès universel existe et les États peuvent légalement fermer leurs ports.

B. Des conséquences dramatiques

Lorsque plusieurs États décident de fermer leurs ports, la première conséquence évidente est le blocage en mer des navires de secours avec à leur bord les personnes secourues. Par exemple, le 30 janvier 2007, le navire *Marine I* envoie un signal de détresse au MRCC sénégalais qui demande, par manque de moyens, aux autorités espagnoles de conduire l'opération de recherche et d'assistance. Le 4 février, le navire de secours espagnol procure des vivres au *Marine I* en attendant qu'un accord entre la Mauritanie (port le plus proche) et le Sénégal soit trouvé. Ce n'est que deux semaines après l'alerte de détresse, le 12 février, que les personnes à bord du *Marine I* sont autorisées à débarquer dans le port de Mauritanie.

Par la suite, comme il l'a été expliqué dans la section précédente, la fermeture des ports et donc le retard dans le débarquement des personnes secourues peut aggraver la situation des personnes à bord et met les navires commerciaux dans une situation où ils doivent faire un choix entre des considérations humaines et des intérêts économiques.

¹³³ Résolution MSC.167 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, appendice, par.6.

¹³⁴ *Ibid.*

Malheureusement, la protection de ces derniers est souvent privilégiée conduisant à la violation de l'obligation de secours par les capitaines de navires commerciaux.

La réticence des États à autoriser l'accès à leurs ports aux navires des migrants s'explique essentiellement par le fait qu'une fois sur leur territoire, ils devront gérer les demandes d'asile et de protection internationale ainsi que leur reconnaître certains droits. Cependant, ces stratégies de fermeture des ports, si elles ne sont pas formellement contraires au droit maritime, ont toutefois un impact sur celui-ci. En effet, elles contreviennent non seulement à l'efficacité du système de recherche et d'assistance mis en place par la Convention SAR mais également à l'obligation de prompt débarquement. Enfin, cela met à mal l'objectif de sauvegarde de la vie en mer.

Ainsi, une des solutions qui pourrait limiter cette pratique des États serait de réviser le système d'accueil des migrants et des réfugiés et ne plus faire peser les responsabilités uniquement sur les États d'accueil. Une meilleure répartition des migrants débarqués et une augmentation de la solidarité pourraient en effet rassurer les États de première ligne, notamment l'Italie, la Grèce et Malte qui ne verraient plus la fermeture des ports comme un moyen de protéger leur territoire et leur politique migratoire.

En outre, afin d'encourager les navires commerciaux à porter secours aux migrants en mer, une solution serait de ne plus faire supporter la charge économique aux navires commerciaux mais au contraire de les dédommager, si possible par les États responsables de la migration.

Malheureusement, l'épidémie de Covid-19 est un nouvel argument avancé pour justifier la fermeture des ports.

II. La Covid-19, nouvel argument de fermeture des ports

En avril 2020, l'Italie déclare par décret que ces ports ne seront pas des lieux sûrs durant toute la période de pandémie¹³⁵, elle est suivie de près par le Gouvernement maltais¹³⁶.

¹³⁵ Décret interministériel italien, 7 avril 2020, article 1.

¹³⁶ Times of Malta, « Malta shuts its ports to asylum seekers, citing COVID-19 pandemic », Times of Malta, 9 avril 2020, <https://timesofmalta.com/articles/view/malta-says-it-cannot-guarantee-migrant-rescues.784571> (consulté le 29 juin 2020).

Cela signifie que les navires qui réalisent des opérations de secours ne pourront plus débarquer les passagers en Italie ou à Malte.

Un premier fondement à cette tendance pourrait être l'article 19.2 de la CNUDM relatif au passage inoffensif dans la mer territoriale. Selon cet article, un État peut interdire l'accès à sa mer territoriale lorsque cela contrevient à ses réglementations sanitaires¹³⁷, sous réserve que l'État ait adopté des législations relatives à la Covid-19¹³⁸. Cependant, si on considère que la liste de l'article 19.2 de la CNUDM n'est pas limitative, comme suggéré dans la première partie de ce mémoire, cela laisserait une marge d'action aux États.

En outre, en 2005, l'Organisation mondiale de la santé (ci-après OMS) a adopté le Règlement sanitaire international¹³⁹ (ci-après RSI). L'article 28.1 de ce Règlement précise que « *sous réserve des dispositions de l'article 43 (...) un navire ou un aéronef ne peut être empêché, pour raisons de santé publique, de faire escale à un point d'entrée (...)* ». Il ajoute que l'embarquement et le débarquement des personnes ne peuvent pas être entravés¹⁴⁰. L'article 43.1 du RSI prévoit néanmoins que les États peuvent adopter des mesures sanitaires en réponse à une urgence sanitaire mais ces mesures doivent être les moins restrictives possible.

Par ailleurs, un communiqué joint de l'OMS, l'IMO et l'Organisation internationale du travail (ci-après OIT) encourage les États à prendre des mesures proportionnées et basées sur des preuves scientifiques¹⁴¹.

Durant le mois d'avril 2019, les navires *Alan Kurdi* et *Aita Mari* se sont vus refuser l'accès aux ports italiens après avoir porté secours à des migrants. Finalement, les deux navires furent mis en quatorzaine et autorisés à débarquer en Italie. Ces deux situations démontrent qu'une quatorzaine est une mesure suffisante et proportionnée. À l'inverse,

¹³⁷ CNUDM, article 19.2 (g).

¹³⁸ A. Farahat et N. Markard, « Closed Ports, Dubious Partners : The European Policy of Outsourcing Responsibility – Study Update », Mai 2020, p.9, <https://eu.boell.org/en/2020/05/25/closed-ports-dubious-partners> (consulté 09 juin juillet 2020).

¹³⁹ Règlement sanitaire international (RSI), adopté par l'Assemblée mondiale de la Santé, le 23 mai 2005, entré en vigueur le 15 juin 2007.

¹⁴⁰ RSI, article 23.2.

¹⁴¹ OMS, OMI et OIT, *A Joint Statement on medical certificates of seafarers, ship sanitation certificates and medical care of seafarers in the context of the COVID-19 pandemic*, communiqué joint, 22 avril 2020.

la fermeture de port peut être considérée comme une mesure excessive en contravention avec l'article 43 du RSI¹⁴².

Cette position est confortée par l'agence de représentation maltaise du HCR qui affirme que « *Les préoccupations légitimes en termes de santé publique peuvent être résolues au moyen de mises en quarantaine, de contrôles sanitaires et d'autres mesures. Or, tout retard des opérations de sauvetage ou refus de débarquement de navires en détresse met des vies humaines en danger*¹⁴³ ».

Par ailleurs, la Commissaire aux droits de l'homme, Dunja Mijatović, dans une déclaration en date du 16 avril 2020, affirme que « *La crise du COVID-19 ne saurait justifier qu'on laisse sciemment des personnes se noyer, qu'on laisse des rescapés attendre en mer pendant des jours un débarquement ou qu'on finisse par les renvoyer en Libye où ils sont exposés à de graves violations des droits de l'homme. Il est plus que jamais fondamental que la solidarité s'exerce au niveau européen et que l'on agisse concrètement en faveur d'un partage des responsabilités et de la protection des droits de l'homme*¹⁴⁴ ».

Les politiques de fermeture de ports engagées par les États européens sur la base de la pandémie sont un moyen, pour ces États, de se dégager de leurs obligations. En réalité, en déclarant leurs ports non-sûrs, en laissant les navires de secours, malgré leur faible nombre, errer en mer et les migrants se faire renvoyer en Libye, les États violent le droit maritime et le droit de la mer en ne satisfaisant pas aux obligations de secours en mer et aux obligations SAR de débarquement rapide en lieu sûr. Encore une fois, les stratégies des États européens nuisent à l'efficacité du système SAR.

De plus, il existe un principe de non-refoulement auquel il n'est pas possible de déroger, y compris en situation d'urgence. Avec ces politiques, les États violent également le droit international des droits de l'homme et le droit des réfugiés qui octroient des droits aux migrants en mer.

¹⁴² A. Farahat et N. Markard, « Closed Ports, Dubious Partners : The European Policy of Outsourcing Responsibility – Study Update », Mai 2020, p.10, <https://eu.boell.org/en/2020/05/25/closed-ports-dubious-partners> (consulté 09 juin juillet 2020).

¹⁴³ HCR, *Commentaires de Gillian Triggs, Haut Commissaire assistante du HCR en charge de la protection internationale, sur les opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale*, HCR, 1^{er} mai 2020.

¹⁴⁴ Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, *Les États devraient assurer les secours en mer et la sécurité des débarquements durant la crise du COVID-19*, déclaration, 16 avril 2020.

Titre 2 : Une protection insuffisante et entravée par les États

À travers les mesures d'interception et l'incertitude liée au débarquement en lieu sûr, le droit maritime et le droit de la mer ont montré certaines limites dans la protection des migrants secourus. À cela, s'ajoute la logique interétatique de ces deux branches du droit qui ne reconnaissent pas de droits directement aux individus. Pour pallier ces lacunes, il est nécessaire d'envisager le sauvetage des migrants sous l'angle des droits de l'homme et du droit des réfugiés (Chapitre I).

Par ailleurs, depuis quelques années, il est observé un endiguement de l'action des ONG. Les États méditerranéens adoptent en effet un comportement hostile vis-à-vis des ONG nuisant à leurs activités en Méditerranée (Chapitre II).

Chapitre I : La nécessité d'une harmonisation du droit maritime avec les droits de l'homme et le droit des réfugiés

Toutes les opérations maritimes, en particulier les interceptions, doivent intégrer la protection des droits de l'homme. Cette protection passe tout d'abord par le principe de non-refoulement consacré par le droit des réfugiés (Section 1). Dans un second temps, le droit international et régional des droits de l'homme apporte une contribution essentielle au déroulement des opérations maritimes (Section 2).

Section 1 : Le principe de non-refoulement du droit des réfugiés, clé de voûte des opérations maritimes

Le principe de non-refoulement est reconnu comme une norme coutumière¹⁴⁵. Il est également consacré, plus ou moins directement, dans divers instruments internationaux et régionaux de protection des droits de l'homme¹⁴⁶, en particulier la CESDH qui sera examinée dans la section suivante. Ce principe est d'abord consacré par la Convention de Genève relative au statut des réfugiés¹⁴⁷ (I). S'il est le fondement de la protection des réfugiés, son application extraterritoriale est néanmoins sujette à des débats (II).

I. Un principe cardinal du droit des réfugiés

Le non-refoulement consiste en la protection des réfugiés et des demandeurs d'asile lorsque ces derniers craignent de subir des persécutions dans leur État d'origine. Il interdit à un État d'accueil de renvoyer une personne vers son État d'origine ou vers un État tiers dès lors qu'il existe des risques de persécutions.

Ce principe est reconnu explicitement à l'article 33.1 de la Convention de Genève qui dispose qu'« *aucun des États 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* ».

¹⁴⁵ Expert roundtable, « Summuray Conclusions : the principe of *non-refoulement* », Cambridge, juillet 2001 dans *Refugee protection in international law : UNHCR's global consultations on international protection*, E. Feller (ed.), V. Türk (ed.) et F. Nicholson (ed.), Cambridge University Press, 1^{er} janvier 2003, p.178 et 179, par.1, <https://www.unhcr.org/protection/globalconsult/4a1ba1aa6/refugee-protection-international-law.html> (consulté le 22 février 2020) ; E. Lauterpacht et D. Bethlehem, « The scope and content of the principe of non-refoulement : opinion », dans *Refugee protection in international law : UNHCR's global consultations on international protection*, E. Feller (ed.), V. Türk (ed.) et F. Nicholson (ed.), Cambridge University Press, 1^{er} janvier 2003, p.149, par.216, <https://www.unhcr.org/protection/globalconsult/4a1ba1aa6/refugee-protection-international-law.html> (consulté le 22 février 2020).

¹⁴⁶ Voir en ce sens, Convention contre la torture, article 3 ; CESDH, article 3 ; DUDH, article 5 ; PIDCP, article 7 ; Convention américaine sur les droits de l'homme, 22 novembre 1969, article 22.8.

¹⁴⁷ Convention relative au statut des réfugiés, adoptée le 28 juillet 1951, entrée en vigueur le 22 avril 1954.

Le refoulement peut être direct, c'est-à-dire qu'un État renvoie un individu vers son État d'origine ou vers un État dans lequel il pourrait être soumis à la torture ou à des persécutions. ou indirect. Il peut également être indirect lorsque l'État refoule l'individu vers un État qui ne respecte pas le principe de non-refoulement et risque de le renvoyer dans un État où il subirait des persécutions.

La Convention de Genève s'applique aux réfugiés mais son champ d'application personnel s'étend également à toute personne pouvant recevoir cette qualité jusqu'à ce que leur statut soit déterminé. La détermination de la qualité de réfugié est « *déclaratoire par nature : une personne ne devient pas un réfugié du fait de sa reconnaissance en tant que tel, mais reconnue en tant que tel parce qu'il ou elle est un réfugié* ¹⁴⁸ ». Une interprétation différente et plus restrictive nuirait à l'effet utile de la convention.

Si son champ d'application personnel est bien établi dans la pratique internationale, le champ d'application territorial de l'article 33.1 de la Convention de Genève connaît, néanmoins, quelques polémiques.

II. Une application extraterritoriale contestée

Malgré l'absence de limitation territoriale par la Convention de Genève, il a pu être soutenu que le principe n'avait pas de caractère extraterritorial, notamment par la jurisprudence américaine et anglaise.

En 1993, la Cour Suprême des Etats-Unis rend le célèbre arrêt *Sale* dans lequel elle considère que le principe de non-refoulement n'avait pas été violé puisque l'interception des migrants haïtiens avaient eu lieu en haute mer¹⁴⁹.

En outre, dans l'affaire *Prague Airport*, la House of Lords rejette également l'application du principe de non-refoulement lorsque les individus n'ont pas quitté leur

¹⁴⁸ HCR, *Avis consultatif sur l'application extraterritoriale des obligations de non-refoulement en vertu de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et de son Protocole de 1967*, 26 janvier 2007, par.6 ; Voir aussi, HCR, *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*, HCR 1979, réédité, Genève, janvier 1992, HCR/1P/4/FRE/REV.1, par.28.

¹⁴⁹ United States Supreme Court, 12 janvier 1993, *Sale c. Haitian Centers Council*, 509 U.S 155 (1993).

territoire d'origine¹⁵⁰. Dans le contexte maritime, cela signifie que le principe de non-refoulement ne s'applique pas dans la mer territoriale de l'État d'origine.

Cette interprétation restrictive du champ d'application de la Convention de 1951 est toutefois critiquable puisqu'elle contreviendrait à l'effet utile de la Convention. C'est pour cette raison que la majorité de la doctrine considère que l'article 33 a une application extraterritoriale.

Concernant l'application extraterritoriale du principe de non-refoulement, le HCR considère que « *le but, l'intention et le sens de l'article 33(1) de la Convention de 1951 sont sans ambiguïté et établissent une obligation de ne pas renvoyer un réfugié ou un demandeur d'asile vers un pays où il ou elle risquerait une persécution ou tout autre préjudice sérieux, qui s'applique partout où l'État exerce son autorité, y compris à la frontière, en haute mer ou sur le territoire d'un autre État*¹⁵¹ ». Ainsi, selon le HCR, le principe de non-refoulement s'applique partout, y compris en haute mer dès lors que l'État exerce sa juridiction.

En outre, le vocabulaire choisi par les rédacteurs de la Convention conforte l'application extraterritoriale du principe de non-refoulement. En effet, l'article 33.1 prohibe « le refoulement » et « l'expulsion » des réfugiés. Le verbe « expulser » signifie qu'un État oblige quelqu'un, déjà à l'intérieur du territoire, à quitter ce territoire. En revanche, « refouler » signifie « *Repousser quelqu'un, un groupe, les faire reculer par la force ou les empêcher de passer quelque part, de pénétrer dans un lieu, notamment dans un pays*¹⁵² », l'individu dans ce cas n'a pas encore franchi les frontières du territoire et il s'en voit refuser l'entrée.

La vision d'une application extraterritoriale du principe de non-refoulement est nécessaire pour éviter que les États soient tentés de réaliser des refoulements hors de leur territoire afin d'échapper à leurs responsabilités¹⁵³.

¹⁵⁰ United Kingdom, House of Lords (Judicial Committee), 9 décembre 2004, *Regina v. Immigration Office at Prague Airport and Another, Ex parte European Roma Rights Centre and Others*, [2004] UKHL 55, par.43.

¹⁵¹ CR, *Avis consultatif sur l'application extraterritoriale des obligations de non-refoulement en vertu de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et de son Protocole de 1967*, 26 janvier 2007, p.12, par.24 ; voir aussi : HCR, *General legal considerations : search and rescue operations involving refugees and migrants at sea*, novembre 2017, par.2.

¹⁵² Dictionnaire Larousse : <https://www.larousse.fr/> .

¹⁵³ Voir en ce sens, Comité exécutif du HCR, *Interception de demandeurs d'asile et de réfugiés : le cadre international et les recommandations en vue d'une approche globale*, 9 juin 2000, par.23.

Le non-refoulement est également consacré dans le droit international des droits de l'homme. Cette branche du droit consacre également de nombreux droits pertinents dans le cadre de la protection des migrants en mer.

Section 2 : L'apport des droits de l'homme au devoir de secours

Plusieurs instruments des droits de l'homme reconnaissent le principe de non-refoulement. Cette reconnaissance et les avantages qui en découlent seront analysés, dans le cadre de ce mémoire, uniquement sous l'angle de la Convention européenne des droits de l'homme (I).

En outre, l'appréhension des opérations maritimes du point de vue du droit international des droits de l'homme augmente la protection des migrants (II).

I. Une consécration du principe de non-refoulement à travers l'article 3 CESDH

La CESDH reconnaît indirectement le principe de non-refoulement (A). Cette consécration est essentielle en raison de l'application extraterritoriale de la Convention (B).

A. Une reconnaissance indirecte avantageuse

La CESDH ne reconnaît pas explicitement le principe de non-refoulement. Cependant, la Cour EDH a une lecture large de l'article 3 de la CESDH. Cet article dispose que « *nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants* ». La formulation de cet article étend le champ d'application de l'article 3 de la CESDH au renvoi de migrants vers leur État d'origine dans lequel ils risquaient de subir des persécutions et des traitements inhumains.

L'arrêt fondamental pour la reconnaissance du principe de non-refoulement est l'arrêt *Soering c. Royaume-Uni*¹⁵⁴. Pour la première fois, la Cour EDH va affirmer le lien entre le principe de non-refoulement et l'article 3 de la Convention. Dans cette affaire, Monsieur Soering, détenu au Royaume-Uni, risquait l'extradition vers les Etats-Unis où

¹⁵⁴ Cour EDH, 7 juillet 1989, *Soering c. Royaume-Uni*, req.n°14038/88.

il risquait la peine de mort. La Cour affirme que « *pareille décision [l'extradition] peut soulever un problème au regard de l'article 3 (art. 3), donc engager la responsabilité d'un État contractant au titre de la Convention, lorsqu'il y a des motifs sérieux et avérés de croire que l'intéressé, si on le livre à l'État requérant, y courra un risque réel d'être soumis à la torture, ou à des peines ou traitements inhumains ou dégradants*¹⁵⁵ ». La Cour va, par la suite, réitérer son raisonnement et l'étendre à des affaires d'asile et d'expulsion¹⁵⁶.

Ainsi, la Cour EDH considère que le respect du principe de non-refoulement est intrinsèque au respect de l'article 3 de la Convention. L'État qui pratique le refoulement vers un État où l'individu pourrait subir des traitements dégradants pourra alors voir sa responsabilité engagée pour violation de l'article 3 de la CESDH, sous réserve que la soumission aux traitements inhumains ou dégradants ait été prévisible.

Dans l'affaire *Hirsi Jamaa*, relative aux interceptions maritimes de migrants, la Cour va plus loin et reconnaît pour la première fois la violation du principe de non-refoulement indirect. Elle affirme qu'« *Il appartient à l'État qui procède au refoulement de s'assurer que le pays intermédiaire offre des garanties suffisantes permettant d'éviter que la personne concernée ne soit expulsée vers son pays d'origine sans une évaluation des risques qu'elle encourt. La Cour observe que cette obligation est d'autant plus importante lorsque, comme en l'espèce, le pays intermédiaire n'est pas un Etat partie à la Convention*¹⁵⁷ ».

L'application du principe de non-refoulement à travers l'article 3 de la CESDH comporte de nombreux avantages. Tout d'abord, le champ d'application personnel est relativement étendu puisque « nul » ne peut être refoulé. Il n'y a donc pas de condition relative au statut des personnes concernées. En outre, il comprend la torture et autres traitements inhumains, cruels et dégradants d'une manière générale.

Le champ d'application territorial de la CESDH est beaucoup plus clair que celui de la Convention de Genève. L'intérêt principal de cette reconnaissance réside justement

¹⁵⁵ Cour EDH, 7 juillet 1989, *Soering c. Royaume-Uni*, req.n°14038/88, par. 91.

¹⁵⁶ Cour EDH, 20 mars 1991, *Cruz Varas et autres c. Suède*, req.n°15576/89, série A n°201, p.28, par.69 et 70 ; Cour EDH, Gde Ch., 15 novembre 1996, *Chahal c. Royaume-Uni*, req.n°224114/933, par. 74.

¹⁵⁷ Cour EDH, Gde Ch., 23 février 2012, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, req.n°27765/09, par. 123, 134 et 137.

dans le fait que les droits reconnus par la CESDH ont une application extraterritoriale.

B. Une applicabilité en mer bien ancrée dans le droit européen

A l'unanimité, la Grande Chambre de la CEDH rend l'arrêt *Hirsi Jamaa* qui répond au vide juridique quant à l'application du principe de non-refoulement aux migrants en Méditerranée. La CEDH considère tout d'abord que l'interception d'un navire dans n'importe quel espace maritime est un exercice extraterritorial de la juridiction de l'État et par conséquent, cet État peut engager sa responsabilité.

L'article 1^{er} de la CESDH précise que les États reconnaissent les droits prévus par la Convention « à toute personne relevant de leur juridiction ». Cette formulation a permis à la Cour EDH de reconnaître une application extraterritoriale de la Convention dès lors que l'État exerce un contrôle *de jure* ou *de facto*. La question se pose alors de savoir dans quelle mesure un État est considéré comme exerçant sa juridiction sur les personnes dans le cadre d'une opération maritime, que ce soit une interception ou un sauvetage.

En ce sens, la Cour s'est prononcé dans le contexte maritime dans l'affaire *Medvedyev* dans laquelle elle affirme que la France avait exercé un contrôle *de facto* « dès l'interception du navire¹⁵⁸ ».

Récemment, dans l'affaire *Hirsi Jamaa*, la Grande Chambre de la Cour a affirmé à l'unanimité que malgré la position des navires dans les eaux internationales, les faits se sont produits à bord des navires italiens sous le contrôle des autorités italiennes et que l'Italie a exercé sa juridiction *de jure* et *de facto* à partir du moment où les requérants sont montés à bord des navires jusqu'à la remise aux autorités libyennes¹⁵⁹.

Ainsi, l'application extraterritoriale de la CESDH est largement admise par la Cour EDH. Avec l'affaire *Hirsi Jamaa*, la Cour confirme que même dans les eaux internationales, la Convention s'applique, y compris le principe de non-refoulement.

Le principe de non-refoulement n'est pas le seul élément du droit international des

¹⁵⁸ Cour EDH, Gde ch., 29 mars 2010, *Medvedyev et autres c. France*, req.n°3394/03, par. 67.

¹⁵⁹ Cour EDH, Gde Ch., 23 février 2012, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, req.n°27765/09, par. 76 à 82.

droits de l'homme à être pertinent dans la protection des migrants en mer. En effet, le droit international des droits de l'homme reconnaît de nombreux droits que les États devraient prendre en compte, notamment au moment du débarquement.

III. Les opérations maritimes sous l'angle des droits de l'homme

En dehors du principe de non-refoulement, les migrants sont protégés par plusieurs textes internationaux et régionaux relatifs aux droits de l'homme (A). En outre, le concept de « considérations élémentaires d'humanité » est aussi applicable en mer (B).

A. Des droits reconnus aux migrants

Les États parties à des conventions de protection des droits de l'homme doivent reconnaître les droits prévus dans les textes et les appliquer. Parmi les conventions de protection des droits de l'homme, on retrouve notamment le Pacte international relatif aux droits civils et politiques¹⁶⁰ (ci-après PIDCP), la Convention contre la torture¹⁶¹, la CESDH ou encore la Déclaration universelle des droits de l'homme¹⁶² (ci-après DUDH).

Les droits concernant les migrants sont, en général, reconnus par la plupart de ces conventions. Parmi ces droits, on retrouve notamment le droit à la vie¹⁶³ et l'interdiction de la torture et des peines ou traitements inhumains et dégradants¹⁶⁴. L'interdiction de la torture est reconnue comme une norme coutumière et une norme de *jus cogens*¹⁶⁵, c'est-à-dire qu'aucune dérogation n'y est permise.

Enfin, certains instruments reconnaissent le droit de quitter son pays¹⁶⁶ et interdisent les expulsions collectives¹⁶⁷. Cette interdiction nécessite que la situation des personnes soit

¹⁶⁰ Pacte international relatif aux droits civils et politiques, 16 décembre 1966.

¹⁶¹ Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, adoptée le 10 décembre 1984, entrée en vigueur le 26 juin 1987.

¹⁶² Déclaration universelle des droits de l'homme, 10 décembre 1948.

¹⁶³ CESDH, article 2 ; PIDCP, article 6 ; DUDH, article 3.

¹⁶⁴ CESDH, article 3 ; PIDCP, article 7 ; Convention contre la torture, article 2 ; DUDH, article 5.

¹⁶⁵ CIJ, 20 juillet 2012, *Questions concernant l'obligation de poursuivre ou d'extrader (Belgique c. Sénégal)*, Recueil 2012, p.457, par.99.

¹⁶⁶ PIDCP, article 12 ; DUDH, article 13.2.

¹⁶⁷ Charte des droits fondamentaux, 7 décembre 2000, article 19.1 ; Protocole n°4 de la CESDH, article 4.

examinée de manière individuelle. Or le Comité FAL encourage les États à ne pas évaluer les statuts des migrants rescapés et à ne pas engager de procédure avant le débarquement en lieu sûr¹⁶⁸. Ainsi, l'absence de débarquement sur le territoire d'un État partie et le renvoi des migrants vers leur État d'origine ou un autre État tiers peut engager la responsabilité des États sur le fondement de l'interdiction des expulsions collectives. En outre, la Cour EDH affirme que les interceptions peuvent être assimilées à des expulsions collectives dès lors qu'un examen individuel de la situation des passagers du navire n'est pas réalisé¹⁶⁹.

Les textes internationaux de protection des droits de l'homme doivent être couplés avec des « considérations élémentaires d'humanité » pour maximiser la protection des migrants.

B. La prise en compte de « considérations élémentaires d'humanité »

Le concept de « considérations élémentaires d'humanité » a été développé par la jurisprudence Cour internationale de justice (ci-après CIJ). Dans l'affaire du *Détroit de Corfou*, la Cour affirme que « *les obligations qui incombent aux autorités albanaises (...) sont fondées (...) sur certains principes généraux et bien reconnus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues encore en temps de paix qu'en temps de guerre*¹⁷⁰ ». Le vocabulaire employé laisse penser que les considérations élémentaires d'humanité peuvent être considérées comme faisant partie de la coutume. La Cour ne va pas jusqu'à préciser le contenu de ces considérations mais il s'agirait « *d'un ensemble d'éléments d'appréciation qui tendent à la protection des besoins fondamentaux de l'être humain (vie, intégrité physique, bien-être...)*¹⁷¹ ».

Ce concept peut avoir une influence sur l'interprétation et l'application des normes

¹⁶⁸ OMI, FAL.3/Circ.194, *Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer*, adoptée le 22 janvier 2009, Réf.T3/2.02, par.2.2.

¹⁶⁹ Cour EDH, Gde Ch., 23 février 2012, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, req.n°27765/09, par. 159 à 186.

¹⁷⁰ CIJ, 9 avril 1949, *Affaire du Détroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)*, fond, Recueil 1949, p.22.

¹⁷¹ P. Oumba, « Essai sur la contribution de la Cour internationale de justice (CIJ) en matière des droits de l'homme », Presses de l'UCAC, Yaoundé, Cameroun, février 2016, p.66, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01319639/> (consulté le 24 juin 2020).

internationales¹⁷² dont les règles de droit maritime et de droit de la mer. Cette vision est celle adoptée par le TIDM dans l'*affaire du navire Saïga (N°2)*¹⁷³. Le Tribunal va réitérer sa position dans l'*affaire du navire Virginia G*¹⁷⁴ puis à nouveau dans l'*affaire concernant l'incident de l'Enrica Lexie*¹⁷⁵.

Ce principe d'humanité est également repris par l'OMI qui encourage les États à traiter les rescapés avec humanité¹⁷⁶.

Ainsi, le droit international des droits de l'homme est un élément complémentaire au droit de la mer et au droit maritime à prendre en compte lors du déroulement des opérations maritimes.

Malheureusement, le secours des migrants en mer, notamment par les ONG, est mis à mal par les États qui mettent en place de nombreux obstacles dans le but de limiter l'action des ONG et contrôler les flux migratoires.

¹⁷² P. Oumba, « Essai sur la contribution de la Cour internationale de justice (CIJ) en matière des droits de l'homme », Presses de l'UCAC, Yaoundé, Cameroun, février 2016, p.66, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01319639/> (consulté le 24 juin 2020).

¹⁷³ TIDM, 1^{er} juillet 1999, *Affaire du Navire Saïga (n°2) (Saint-Vincent-et-Les-Grenadines c. Guinée)*, p.62, par.155.

¹⁷⁴ TIDM, 14 avril 2014, *Affaire du Navire Virginia G (Panama c. Guinée-Bissau)*, p.101, par.359.

¹⁷⁵ TIDM, ordonnance – mesures conservatoires, 20 août 2015, *L'Incident de « Enrica Lexie » (Italie c. Inde)*, par.94.

¹⁷⁶ OMI, Résolution MSC.176 (78), *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, 20 mai 2004, p.6, par. 5.1.2.

Chapitre 2 : Des entraves étatiques à l'action des ONG et des capitaines de navires

À partir de 2014, les ONG ont commencé à s'impliquer dans les opérations de sauvetage en mer, que ce soit pour distribuer des vivres et du matériel ou pour réaliser les sauvetages. Parmi ces ONG on retrouve notamment SOS Méditerranée, Proactiva Open Arms, MSF (ci-après MSF) ou encore Sea-Watch. Cette aide est accueillie avec soulagement par les États et les navires commerciaux qui se reposent alors sur les ONG. Entre 2016 et juin 2018, les ONG ont réalisé entre 30 à 40% des opérations de sauvetage¹⁷⁷.

Cependant, depuis 2017, certains États européens commencent à entraver l'action des ONG. Ces entraves passent notamment par la criminalisation des actions (Section 1). Par ailleurs, le cas de l'*Aquarius* révèle une pratique inquiétante consistant au retrait du pavillon (Section 2).

Section 1 : Le contrôle et la criminalisation des actions humanitaires

Depuis peu, différentes allégations ont été faites par des politiciens européens à propos des ONG, notamment qu'elles seraient complices des passeurs, qu'elles encourageraient les migrants à prendre la mer et indirectement qu'elles contribueraient à leur mort. Les États européens, en particulier l'Italie, entament une campagne de dénigrement à l'encontre des ONG afin de discréditer leurs actions. Ce comportement hostile vis-à-vis des ONG se traduit notamment par l'adoption du Code de conduite pour les ONG (I) mais surtout par une criminalisation abusive des opérations réalisées par celles-ci (II).

¹⁷⁷ SOS Méditerranée, « *Tirer sur l'ambulance* » ou la criminalisation du sauvetage en mer, SOS Méditerranée, 26 novembre 2018, <https://www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/la-criminalisation-du-sauvetage-en-mer> (consulté le 22 février 2020).

I. L'adoption d'un Code de conduite pour les ONG

Depuis 2016, les opérations de sauvetage par les ONG humanitaires sont de plus en plus mal vu par l'Italie et sa population en raison des débarquements quasi-systématiques des migrants sur le territoire italien et la pression pesant sur l'Italie qui en découle. Ce climat de tension conduit à l'adoption d'un Code de conduite par le Gouvernement italien, entré en vigueur le 1^{er} août 2017. La rédaction du Code est soutenue par la Commission européenne qui considère que la coopération des opérations peut réduire la pression sur les États méditerranéens et augmenter la solidarité¹⁷⁸.

S'agissant du contenu, le Code contient treize articles. Tout d'abord, il rappelle quelques règles sur la recherche et le sauvetage, notamment l'obligation de communiquer l'avancée de l'opération au MRCC désigné¹⁷⁹.

Par la suite, le Code impose de nouvelles règles aux ONG. Notamment, il interdit aux ONG de transborder les migrants secourus sur d'autres navires sauf instructions du MRCC compétent¹⁸⁰. Cette interdiction est problématique pour les ONG puisqu'elle peut conduire à une surcharge des navires mais aussi à la diminution des opérations en mer¹⁸¹. En effet, grâce au transbordement, les navires humanitaires peuvent repartir plus rapidement afin de réaliser plus de sauvetages.

Le Code de conduite demande également aux organisations de s'engager à accepter la présence d'officiers de police à bord dans le cadre d'enquêtes sur l'immigration irrégulière et/ou le trafic illicite de migrants¹⁸². Cette disposition a soulevé une vive critique de la part des ONG. SOS Méditerranée a refusé de signer le Code de conduite tant que les conditions de présence des officiers à bord n'étaient pas clarifiées¹⁸³. Les demandes de SOS Méditerranée ont été acceptées et ajoutées sous la forme d'un

¹⁷⁸ Commission Européenne, *Action plan on measures to support Italy, reduce pressure along the Central Mediterranean route and increase solidarity*, SEC (2017) 339, 4 juillet 2017, p.2.

¹⁷⁹ Codice di condotta per le ONG impegnate nelle operazioni di salvataggio dei migranti in mar, p.3.

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ T. Dubray, *L'affaire de l'Aquarius au regard du droit international et européen*, mémoire de Master, Université Paris Nanterre, 28 août 2019., p.40 et 41.

¹⁸² Codice di condotta per le ONG impegnate nelle operazioni di salvataggio dei migranti in mar, p.3.

¹⁸³ SOS Méditerranée, *SOS Méditerranée accepte de signer le Code de conduite, si des modifications précises y sont apportées*, SOS Méditerranée, 1^{er} août 2017, <https://www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/code-de-conduite> (consulté le 18 janvier 2020).

addendum¹⁸⁴, conduisant à la signature du Code par l'ONG le 11 août 2017.

Dans le cas du non-respect de ce Code par les ONG, les autorités italiennes prévoient la possibilité de prendre des mesures à l'encontre des navires, comme par exemple le refus d'accès aux ports italiens.

L'adoption de ce Code reflète la volonté italienne de contrôler les opérations de sauvetage réalisées par les ONG. Elle marque en réalité le début d'une politique de criminalisation de l'activité des ONG.

II. La criminalisation des sauvetages réalisés par les ONG

La criminalisation des actions des ONG passe par des mesures à l'encontre des navires (A) et des poursuites pénales à l'encontre des sauveteurs volontaires (B). L'Agence des droits fondamentaux de l'Union Européenne (ci-après FRA) met à jour régulièrement une carte illustrant les navires réalisant des sauvetages depuis 2016 et les actions à leur encontre (voir annexe 5).

A. Des mesures souvent injustifiées à l'encontre des navires

Les exemples de navires immobilisés ou saisis sont nombreux. Le *Cap Anamur* a été saisi puis vendu, les navires *Lifeline* et *Sea Watch* ont été bloqués pendant un temps dans un port maltais et bien d'autres encore. Les États européens ne cessent de multiplier des mesures à l'encontre des navires humanitaires afin d'entraver leurs actions.

Les États du pavillon commencent à adopter, de manière hâtive, de nouvelles exigences de sécurité dans le but d'empêcher les ONG de continuer leurs actions ou de les ralentir puisque pour naviguer légalement, il faudrait que leurs navires soient aux normes ce qui peut prendre du temps.

En outre, certains États refusent de donner des autorisations de quitter les ports aux

¹⁸⁴ SOS Méditerranée a rendu disponible en ligne une version du contenu de l'Addendum sur son site internet, <https://www.sosmediterranee.fr/medias/adendum.pdf>.

ONG et menacent les ONG d'amendes ou de bloquer leurs navires à quai. D'autres motifs administratifs sont utilisés par les États qui évoquent également des irrégularités techniques ou encore une mauvaise gestion des déchets à bord¹⁸⁵.

Le 22 juillet 2020, le navire *Ocean Viking* affrété par SOS Méditerranée est immobilisé dans un port italien pour avoir dépassé sa capacité maximale de passagers. Le Gouvernement italien utilise à mauvais escient les normes prévues par la Convention SOLAS en faisant une confusion volontaire entre « passagers » et « personnes secourues ». Il est important de rappeler que la Convention autorise un navire à transporter un nombre de personnes supérieur à sa capacité maximale lorsque leur vie est menacée¹⁸⁶.

Enfin, de nombreux navires sont bloqués à quai dans le cadre de poursuites judiciaires engagées contre l'équipage.

B. La stratégie de criminalisation des sauvetages humanitaires

Dans une tribune du Monde, Alina Miron dénonce une « *stratégie de harcèlement judiciaire*¹⁸⁷ » des États méditerranéens à l'encontre des opérations de sauvetage réalisées par les ONG humanitaires.

En juin 2018, le *Lifeline* porte secours à 234 migrants dans la zone SAR libyenne. Le capitaine du navire a refusé d'obéir aux instructions des garde-côtes libyens et après cinq jours de blocage en mer, il accoste dans un port maltais. Certains Gouvernements européens, dont le Gouvernement français, ont émis de vives critiques à l'encontre du capitaine du navire, affirmant qu'il avait agi en contravention avec le droit international. Les autorités maltaises ont engagé des poursuites pour enregistrement irrégulier.

Le refus de suivre les indications des garde-côtes ou des MRCC est également invoqué. Ce fut notamment le cas du capitaine du navire *Open Arms*, affrété par l'ONG Proactiva qui refusa de remettre les migrants secourus aux garde-côtes libyens. Le Tribunal de Raguse a rejeté les accusations du Gouvernement italien en justifiant le refus d'obéir du capitaine par un « état de nécessité ».

¹⁸⁵ SOS Méditerranée, *Rapport d'activité 2018*, 2018, p.22.

¹⁸⁶ Convention SOLAS, article V (a).

¹⁸⁷ A. Miron, *Migrants : « il existe une politique de criminalisation des sauvetages en mer »*, Tribune, Le Monde, 26 novembre 2018, https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/11/24/migrants-il-existe-une-politique-de-criminalisation-des-sauvetages-en-mer_5387914_3232.html (consulté le 17 février 2020).

Cependant, la plupart du temps, les équipages des navires humanitaires sont poursuivis pour aide à l'entrée irrégulière ou pour trafic illicite de migrants. Toutefois, selon le Protocole contre le trafic illicite de migrants, la qualification de trafic est conditionnée à l'existence d'un avantage financier ou matériel¹⁸⁸. Or l'existence d'un tel avantage n'a jamais pu être démontrée dans le cadre des missions des ONG, rendant ces poursuites illégitimes.

L'Union Européenne a adopté une directive « Facilitation »¹⁸⁹ définissant l'infraction d'aide à l'entrée irrégulière sans mentionner la nécessité d'un avantage financier ou matériel¹⁹⁰, ce qui pourrait permettre de fonder les poursuites. Cependant, la directive prévoit une « exception humanitaire » lorsque « *le comportement a pour but d'apporter une aide humanitaire à la personne concernée*¹⁹¹ ». Même si la qualification d'aide humanitaire relève de la discrétion des États, il apparaît difficile de considérer que l'aide à l'entrée irrégulière puisse être un motif légitime pour engager des poursuites à l'encontre des équipages des navires humanitaires. Toutefois, il y a eu un précédent inquiétant avec les cas des navires de pêche *Mortadha* et *Mohamed el-Hedi* en 2007. Les pêcheurs sont condamnés pour trafic de migrants à une peine d'emprisonnement et à une amende. Ce n'est que deux ans plus tard, en appel, qu'ils sont acquittés.

Si depuis, les procédures judiciaires à l'encontre des ONG n'ont pas abouti souvent par manque de preuves, ces dernières ont pour effet de ralentir l'action des organisations et de décourager certains volontaires. De plus, ces procédures peuvent être préjudiciables pour la réputation des ONG.

Les États doivent utiliser leur pouvoir d'investigation et leur droit de poursuivre des infractions de bonne foi et non dans le but d'entraver l'action des ONG. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime encourage d'ailleurs les États à ne pas condamner pour trafic illicite les équipages de navires qui ont porté secours à des migrants¹⁹².

Les États n'emploient pas seulement les poursuites judiciaires pour entraver les ONG, ils utilisent également le pouvoir d'attribution et de retrait du pavillon.

¹⁸⁸ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, article 3 a).

¹⁸⁹ Directive 2002/90/CE du Conseil définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers, adoptée le 28 novembre 2002, entrée en vigueur le 05 décembre 2002, OJL 328.

¹⁹⁰ Directive « Facilitation », article 1.1 (a).

¹⁹¹ *Ibid.*, article 1.2.

¹⁹² ONUDC, *Issue Paper : Smuggling of Migrants by Sea*, 18 décembre 2011, p. 57, par.4.1.3.

Section 2 : La pratique du retrait du pavillon, l'exemple de l'Aquarius

Les opérations de sauvetage réalisées par les ONG nécessitent que les navires utilisés arborent le pavillon d'un État (I). Le cas de l'*Aquarius* a montré que les États peuvent entraver l'action des ONG par le retrait de pavillon (II).

I. Le pavillon, élément nécessaire pour la navigation d'un navire

Le droit de la mer assimile le pavillon d'un navire à sa nationalité ; c'est d'ailleurs ce qu'affirme l'article 92 de la CNUDM qui prévoit que « *Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon* ». C'est ce pavillon qui protège les navires en haute mer¹⁹³.

L'octroi du pavillon est soumis à la discrétion des États qui peuvent fixer les conditions d'attribution du pavillon. L'article 91.1 de la CNUDM exige néanmoins l'existence d'un lien substantiel entre l'État et le navire. Le TIDM dans l'*Affaire Virginia G* explique que le lien substantiel n'est pas une condition préalable à l'attribution du pavillon¹⁹⁴. En réalité, ce lien substantiel n'est pas une condition d'illicéité du pavillon et cette exigence est, en pratique, très peu respectée avec l'existence de nombreux pavillons de complaisance ou pavillons de libre-immatriculation. Ces pavillons sont des pavillons étrangers avec, souvent, des conditions d'attribution fiscales et sociales avantageuses.

Un navire sans pavillon peut naviguer, cependant, en l'absence de lien juridique créé entre l'État du pavillon et le navire, mais ce dernier est moins protégé en haute mer. Dans cette zone où le navire est soumis à la juridiction de l'État du pavillon, le navire « apatride » ne bénéficie d'aucune protection et peut légitimement être arraisonné et

¹⁹³ CNUDM, article 90.

¹⁹⁴ TIDM, 14 avril 2014, *Affaire du « Navire Virginia G », (Panama c. Guinée Bissau)*, p. 44, par. 110.

visité selon la CNUDM.

Ainsi, l'absence de pavillon peut limiter et entraver la navigation d'un navire, ce qui a été le cas dans l'affaire de l'*Aquarius*.

II. Les sauvetages humanitaires entravés par le retrait de pavillon, le cas de l'*Aquarius*

L'*Aquarius* était un navire co-affrété par les ONG SOS Méditerranée et MSF. Le 10 août 2018, l'*Aquarius* porte secours à 141 personnes. Quelques jours plus tard, Gibraltar annonce le retrait du pavillon de l'*Aquarius*, effectif le 20 août 2018 au motif que le navire ne serait pas enregistré comme navire de sauvetage. Les deux ONG ont alors engagé des procédures d'immatriculation auprès du Panama, finalisées le 11 septembre. Le navire repart en mer mais le 22 septembre, le Panama annonce à son tour sa volonté de retirer le pavillon au navire, au motif que l'*Aquarius* n'a pas respecté les normes internationales en matière de migrants et de réfugiés dans la Méditerranée¹⁹⁵. Le communiqué des Autorités panaméennes précise que la demande vient en réalité des autorités italiennes qui accusent le capitaine du navire d'avoir refusé de renvoyer les migrants secourus vers leur État d'origine¹⁹⁶. Après un retour à quai à Marseille le 4 octobre 2018, le navire reste immobilisé le temps de trouver un nouveau pavillon. Fin décembre 2018, après le refus de la Suisse et des recherches infructueuses, SOS Méditerranée met fin au contrat d'affrètement de l'*Aquarius*.

La CNUDM ne prévoit pas le droit aux États de retirer leur pavillon. Cependant, le TIDM fait une reconnaissance implicite de ce droit dans l'*affaire du navire Saïga (N°2)* dans laquelle il affirme que « *La détermination des critères et des formalités concernant l'attribution et le retrait de la nationalité aux navires constituent des matières qui relèvent de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon*¹⁹⁷ ». Ainsi, le retrait de pavillon peut venir sanctionner la non-conformité aux conditions d'attribution du

¹⁹⁵ Autoridad Marítima de Panamá, *Aquarius 2 « ex » Aquarius*, 21 septembre 2018.

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ TIDM, 1^{er} juillet 1999, *Affaire du Navire Saïga (n°2) (Saint-Vincent-et-Les-Grenadines c. Guinée)*, p. 37, par.65.

pavillon ou encore un comportement en contravention avec le droit international. Gibraltar et le Panama ont donc agi en conformité avec le droit de la mer.

En réalité, le retrait du pavillon, dans le cas de l'*Aquarius*, constitue un acte de déresponsabilisation de la part de Gibraltar et du Panama ainsi qu'une décision diplomatique liée à des pressions de l'Italie. La conformité au droit de la mer n'atténue pas le nouveau coup donné au système SAR. Human Rights at Sea affirme, à juste titre, que « *the Aquarius' de-flagging (...) is another dark moment in the history of SAR operations* ¹⁹⁸».

¹⁹⁸ Human Rights at Sea, *Human Rights and International Rule of Law Ramifications of the De-Flagging of M/V Aquarius Dignitus*, Février 2019, p.8 : « *les retraits de pavillons subis par l'Aquarius représentent un moment sombre dans l'histoire des opérations SAR* » (traduction libre).
Disponible : <https://www.humanrightsatsea.org/publications/>

Conclusion de la deuxième partie

Le droit maritime pose un cadre juridique pour les opérations de secours en mer. Avec la crise migratoire en Méditerranée, ce cadre révèle ses lacunes. Tout d'abord, il ne définit pas tous les concepts nécessaires au bon déroulement des opérations de sauvetage. En outre, l'obligation de débarquement n'est pas satisfaisante, en ce qu'elle ne précise pas le « délai raisonnable » et n'impose pas d'obligation de débarquement sur un État en particulier en cas de difficulté. Les États exploitent ces différentes lacunes à leur avantage, notamment en fermant leurs ports.

Par ailleurs, les États ont tendance à vouloir échapper à leurs obligations qui découlent du droit international des droits de l'homme et du droit des réfugiés. Pourtant, ces deux branches du droit s'appliquent aux migrants en mer et une lecture combinée des différentes branches devrait être réalisée.

Enfin, alors que les ONG se sont engagées dans le sauvetage des migrants en mer, les États ont de plus en plus tendance à entraver leurs actions. Pour cela, ils entament une campagne de dénigrement et de criminalisation à l'encontre de ces ONG. Les États du pavillon prennent également part à cette campagne, en utilisant le retrait du pavillon comme sanction des sauvetages.

CONCLUSION

Depuis 2015, l'affluence de personnes traversant la Méditerranée pour rejoindre l'Europe a débouché sur une crise migratoire caractérisée par des désastres humains. L'analyse de la crise migratoire sous l'angle du droit maritime met en évidence la volonté des États de concilier, dans la gestion de cette crise migratoire, le devoir de secours en mer imposé par le droit maritime et la protection de la souveraineté.

Le droit maritime prévoit que les États doivent porter assistance aux personnes en détresse en mer et mettre en place de services de recherche et d'assistance. Ces obligations sont en théorie bien acceptées par les États. Cependant, force est de constater que certains navires commerciaux sont réticents à exécuter les sauvetages de migrants en mer pour des raisons majoritairement financières. Cette réticence reste parfois impunie lorsque les États ne transposent pas l'obligation de secours correctement ou qu'ils ne contrôlent pas la réalisation de l'obligation.

Par ailleurs, le système établi par la Convention SAR nécessite la coopération des États qui fait parfois défaut aujourd'hui. Les zones SAR, essentielles à la coordination des opérations de sauvetage, deviennent génératrices de conflits.

D'un autre côté, les États adoptent une logique de sécurisation face aux flux importants de migrants débarquant sur leur territoire. De plus en plus, les Gouvernements européens considèrent les migrants comme des menaces à leur souveraineté. Pour repousser ces migrants et protéger leurs frontières, ils utilisent des mesures d'interception maritime. Le régime des interceptions, à commencer par leur définition, est particulièrement flou. La CNUDM autorise les États à protéger leur mer territoriale contre tout passage offensif d'un navire étranger, en lui interdisant l'accès ou en le détournant vers les eaux internationales et reconnaît également aux États des droits souverains dans leur zone contiguë et un droit de visite en haute. Cependant, elle ne précise pas l'étendue de ce droit, laissant place à un débat entre les auteurs qui considèrent qu'il est possible de saisir le navire et de poursuivre l'équipage et ceux qui ne reconnaissent pas d'extension à la juridiction étatique.

En outre, le Protocole contre le trafic illicite de migrants laisse également la possibilité aux États d'intercepter les navires qu'ils suspectent de pratiquer le trafic de migrants. L'analyse des opérations Frontex a montré que les États européens avaient détourné la compétence octroyée par ce Protocole pour détourner des navires transportant des migrants.

Le contexte d'adoption des textes maritimes relatifs au secours en mer n'était pas le même que celui d'aujourd'hui. Cette différence de contexte est, en partie, la raison pour laquelle le droit maritime présente des failles dans l'établissement d'un cadre juridique efficace et satisfaisant à la situation actuelle. Les notions de détresse et de lieu sûr délimitant le début et la durée de l'obligation de secours sont laissées à l'appréciation des États. Certains États méditerranéens en profitent pour qualifier la situation de détresse le plus tard possible ou pour essayer de débarquer les migrants en Libye, alors que celle-ci, en proie à une guerre civile, est devenue une plaque tournante du trafic de migrant.

L'obligation de secours souffre notamment de la réticence des États à accepter le débarquement des migrants sur leur territoire. Si les Conventions SAR et SOLAS impose un débarquement dans un délai raisonnable, elles ne définissent pas précisément le caractère « raisonnable ». Par ailleurs, les Conventions n'obligent pas les États, en particulier les États responsable de la zone SAR où l'opération a lieu, à débarquer les migrants secourus sur leur territoire. Ce point constitue la plus grande faille du droit maritime. De ce vide juridique, découlent des politiques de fermetures des ports méditerranéens qui portent un coup d'arrêt aux opérations de secours. Alors que l'épidémie actuelle de Covid-19 rend déjà difficile les sauvetages par les ONG, les États avance l'épidémie comme argument pour justifier la fermeture de leurs ports.

La crise migratoire révèle les limites d'un droit maritime qui ne suffit plus à protéger les migrants. Cela est confirmé par l'analyse des droits de l'homme et du droit des réfugiés qui montre qu'il est nécessaire d'harmoniser ces deux branches du droit avec le droit maritime afin d'assurer une protection maximale des migrants en Méditerranée. Les États se doivent de respecter les obligations internationales prévues par les conventions de protection des droits de l'homme et des réfugiés auxquelles ils sont parties. Cela passe notamment par le respect du principe de non-refoulement des migrants et la

reconnaissance de différents droits dès lors que les migrants se trouvent sous la juridiction d'un État.

Enfin, les Gouvernements européens développent des pratiques pour entraver l'action des ONG en mer. En effet, de plus en plus fréquemment, les équipages des navires d'ONG font face à des poursuites pénales et à la saisie ou au blocage à quai de leurs navires. Ces comportements hostiles paralysent les missions de sauvetage réalisées par les ONG et ont pour effet de criminaliser le sauvetage. Le retrait du pavillon dans le cas de l'*Aquarius* apparaît alors comme une sanction des sauvetages.

Pour contrebalancer cette sécuritisation, il faudrait, tout d'abord, que l'OMI corrige les lacunes de ses instruments et définisse clairement les notions de détresse et de lieu sûr. S'agissant de la question du débarquement, les États ne sont pas prêts à réduire leur souveraineté en acceptant de faire exister une obligation de débarquement sur le territoire d'un État particulier. Cependant, entre 2009 et 2010, différents États européens ont réfléchi à un Memorandum d'Accord qui lierait les États méditerranéens (France, Italie, Turquie, Malte, Chypre, etc.). Cette réflexion n'a jamais aboutie mais il serait urgent de la remettre à l'ordre du jour.

Par ailleurs, au vu de l'hostilité grandissante vis-à-vis des ONG, il est nécessaire que les États, notamment les États européens, entament une réflexion sur une meilleure protection juridique des personnels des ONG contre les poursuites judiciaires à leur rencontre dans le cadre d'actions humanitaires.

Enfin, la révision du système d'accueil des migrants pourrait avoir un rôle considérable dans le respect des obligations maritimes des États. L'assurance et le renforcement de la solidarité entre les États européens permettraient aux États principaux de destination d'être soulagés de la charge économique que représente l'accueil des migrants. Par voie de conséquence, les Gouvernements seraient probablement moins enclins à entraver les actions des ONG.

Malgré l'importance du devoir de secours en mer, notamment dans le contexte de crise migratoire, les États n'arrivent pas à définir une réponse acceptable qui permettrait de protéger les migrants en mer et de protéger leur souveraineté. Tant que le droit maritime actuel ne sera pas perfectionné et adapté à une crise migratoire d'une telle ampleur, on assistera au déclin du devoir de secours en mer et à une protection accrue de la souveraineté étatique.

BIBLIOGRAPHIE

I. REGLEMENTATIONS

- *Conventions et Protocoles internationaux*

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, adoptée le 23 septembre 1910.

Convention relative au statut des réfugiés, adoptée le 28 juillet 1951, entrée en vigueur le 22 avril 1954.

Convention sur la haute mer, adoptée le 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962.

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), adoptée le 1^{er} novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980.

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), adoptée le 27 avril 1979, entrée en vigueur le 22 juin 1985.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, adoptée le 10 décembre 1984, entrée en vigueur le 26 juin 1987.

Convention internationale sur l'assistance, adoptée le 28 avril 1989, entrée en vigueur le 14 juillet 1996.

Déclaration universelle des droits de l'homme, adoptée le 10 décembre 1948.

Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautique et maritimes (Manuel IAMSAR), 8^{ème} édition, 2010.

Pacte international relatif aux droits civils et politiques, adopté le 16 décembre 1966, entré en vigueur le 23 mars 1976.

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, adopté le 15 novembre 2000, entré en vigueur le 25 décembre 2003.

Protocole contre le trafic illicite de migrants par air, terre et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, adopté le 15 novembre 2000 des Nation, entré en vigueur le 28 janvier 2004.

- *Conventions régionales*

Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne, adoptée le 7 décembre 2000 , entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2009, 2000/C 364/01, JOCE C 364/1.

Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, adoptée le 04 novembre 1950, entrée en vigueur le 3 septembre 1953.

Convention américaine relatives aux droits de l'homme (Pacte de San José), adoptée le 22 novembre 1969, entrée en vigueur le 18 juillet 1978.

Protocole n ° 4 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, reconnaissant certains droits et libertés autres que ceux figurant déjà dans la Convention et dans le premier Protocole additionnel à la Convention, adopté le 16 septembre 1963, entré en vigueur le 02 mai 1968.

- **Codes**

Code des Transports français.

Codice di condotta per le ONG impegnate nelle operazioni di salvaggio dei migranti in mare (Code de conduite des ONG italien).

- **Résolutions**

CSNU, *Résolution 2240 (2015)*, adoptée le 9 octobre 2015, S/RES/2240 (2015).

OMI, *Résolution MSC.176 (78), Directives sur le traitement des personnes secourues en mer*, adoptée le 20 mai 2004, MSC 78/26/Add.2.

OMI, *Résolution MSC.153 (78), Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée*, 20 mai 2004, MSC 78/26/Add.1.

OMI, *Résolution MSC.155 (78), Adoption d'amendements à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée*, 20 mai 2004, MSC 78/26/Add.1.

- **Circulaires**

OMI, *FAL.3/Circ.194, Principes régissant les procédures administratives pour le débarquement des personnes secourues en mer*, adoptée le 22 janvier 2009, Réf.T3/2.02.

OMI, *MSC.1/Circ.896/Rev.2, Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic ou au transport de migrants par mer*, adoptée le 26 mai 2016.

- **Autres**

Commission du droit international, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs*, 2001.

Décret interministériel italien, 7 avril 2020.

Directive 2002/90/CE du Conseil définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers, adoptée le 28 novembre 2002, entrée en vigueur le 05 décembre 2002, OJL 328.

Règlement (UE) n° 656/2014 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, adopté le 15 mai 2014, JOUE 189/3, 27.6.2014.

Règlement sanitaire international (RSI), adopté le 23 mai 2005 par l'Assemblée mondiale de la Santé, entré en vigueur le 15 juin 2007.

II. MANUELS ET OUVRAGES

A.T Gallagher, F. David, *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, édition Kindle, 783 pages.

- *Chapitres d'ouvrages en ligne*

Expert roundtable, « Summuray Conclusions : the principe of *non-refoulement* », Cambridge, juillet 2001 dans *Refugee protection in international law : UNHCR's global consultations on international protection*, E. Feller (ed.), V. Türk (ed.) et F. Nicholson (ed.), Cambridge University Press, 1^{er} janvier 2003, <https://www.unhcr.org/protection/globalconsult/4a1ba1aa6/refugee-protection-international-law.html> (consulté le 22 février 2020).

E. Lauterpacht et D. Bethlehem, « The scope and content of the principe of non-refoulement : opinion », dans *Refugee protection in international law : UNHCR's global consultations on international protection*, E. Feller (ed.), V. Türk (ed.) et F. Nicholson (ed.), Cambridge University Press, 1^{er} janvier 2003, <https://www.unhcr.org/protection/globalconsult/4a1ba1aa6/refugee-protection-international-law.html> (consulté le 22 février 2020).

C. Saas, « La Méditerranée, une zone de non-droit pour les boat-people ? » dans P. Chaumette, *Espaces marins : Surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, pp.179-193, 2016, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01525202> (consulté le 11 mars 2020).

III. ARTICLES

- **Revue**

O. Barsalou, « L'interception des réfugiés en mer : un régime juridique aux confins de la normativité », *Lex Electronica*, Volume 12, n°3, 2008.

M-L. Basilien-Gainche, « Les *boat people* de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », *La Revue des droits de l'homme* [en ligne], 9, 2016.

R. Barnes, « Refugee Law at Sea », *The International and Comparative Law Quarterly*, Volume 53, n°1, Janvier 2004, p.47-77.

A. Brouwer et J. Kumin. "Interception and Asylum: When Migration Control and Human Rights Collide". *Refuge: Canada's Journal on Refugees*, Volume 21, n° 4, Décembre 2003, p.6-24.

R. Button, « International Law and Search and Rescue », *Naval War College Review*, Volume 70, n°1, 2017.

S. Carrera et R.Cortinovis, « Search and rescue, disembarkation and relocation arrangements in the Mediterranean : Sailing Away from Responsibility ? », *Liberty and Security in Europe*, n°2019-10, juin 2019.

G. Cataldi, « Búsqueda y Rescate : La necesidad de equilibrar el control de fronteras con las obligaciones en materia de derecho del mar y de los derechos humanos », *Revista Española de Derecho Internacional*, Volume 72, n°1, 2020.

P. Chaumette, « Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ? », *Neptunus* [en ligne], Volume 24, 2018/3.

J. Coppens, « The Lampedusa Disaster: How to Prevent Further Loss of Life at Sea? », *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Volume 7, n°4, décembre 2013, p.589-598.

J. Coppens et E. Somers, « Towards New Rules on Disembarkation of Persons Rescued at Sea? », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Volume 25, Issue 3, janvier 2010, p.377-403.

T. Coventry, « Appropriate Measures at Sea : Extraterritorial Enforcement Jurisdiction over Stateless Migrant Smuggling Vessels », *Maritime Safety and Security Law Journal*, Issue 7, 2019-2020.

M. Davies, « Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea », *Pacific Rim Law & Policy Journal*, Volume 12, n°1, 2003.

A. Di Marco, « Interdiction d'entrée dans les eaux territoriales pour les bateaux humanitaires : le cas du décret-loi italien *sicurezza bis* », *Europe des droits & libertés*, n°1, mars 2020.

M. Di Filippo, « Irregular migration across the Mediterranean Sea ; Problematic issues concerning the international rules on safeguard of life at sea, *Paix et Sécurité Internationales*, Volume 1, 2013.

« Droit de la mer. Haute mer. Lutte contre le trafic des migrants. Résolution du Conseil de sécurité », *DMF*, n°20, 1er juin 2016.

- J-A. Duprat, « Confusion dans les zones SAR », *Outre-Terre*, Volume 52, n° 3, 2017, p.49-57.
- D. Gallou, « L'apatride et le navire sans pavillon », *Neptunus* [en ligne], Volume 25, 2019/4, 2019.
- D. Ghezelbash, V. Moreno-Lax, N. Klein et B. Opeskin. « Securitization of Search and Rescue at Sea: The Response to Boat Migration in The Mediterranean and Offshore Australia », *International and Comparative Law Quarterly* Volume 67, Issue 2, Avril 2018.
- N. Klein, « A case for harmonizing law on maritime interceptions of irregular migrants », *The International and Comparative Law Quarterly*, Volume 64, n°4, octobre 2014, p.787-814.
- E. Koka et V. Denard, « Irregular Migration by Sea: Interception and Rescue Interventions in Light of International Law and the EU Sea Borders Regulation », *European Journal of Migration and Law*, Volume 21, p.26-52.
- J. Kumin, « Le défi de la migration mixte par voie maritime », *Forced migration review* [en ligne], 45, mars 2014.
- O. Lasmoles et A. Sabelle, « La méditerranée au défi de l'immigration illégale par voie maritime », *DMF*, n°802, 1^{er} mai 2018.
- A. Legrégeois Loquen, « Marine marchande – Secours en mer », *JurisClasseur Transport* [en ligne], Fasc.1022, 19 mars 2020.
- P. Mallia, « *The Challenges of Irregular Maritime Migration* », *Jean Monnet Occasional Paper*, n° 4/2013, 2013.
- B. Miltner, « Irregular Maritime Migration : Refugee Protection Issues in Rescue and Interception », *Fordham International Law Journal*, Volume 30, Issue 1, 2006.
- A. Miron et B. Taxil, « Le dernier voyage de L'Aquarius », *La Revue des droits de l'homme* [en ligne], 15, 2019.
- A. Montas et C. Genonceau, « L'Aquarius », *DMF*, n°805, 1^{er} septembre 2018.
- V. Moreno-Lax, « Seeking Asylum in the Mediterranean: Against a Fragmentary Reading of EU Member States' Obligations Accruing at Sea », *International Journal of Refugee Law*, Volume 23, Issue 2, July 2011, p.174–220.
- I. Papanicolupulu, « *The duty to rescue at sea, in peacetime and in war : A general overview* », *International Review of the Red Cross*, Volume 98, Issue 902, 2016, p.491-514.
- E. Papastavridis, « Is there a right to be rescued at sea ? A skeptical view », *Questions of International Law* [en ligne], Volume 1 23 juin 2014.

E. Papastavridis, « The European Convention of Human Rights and Migration at Sea: Reading the “Jurisdictional Threshold” of the Convention Under the Law of the Sea Paradigm », *German Law Journal*, Volume 21, Special Issue 3, Avril 2020, p.417–435.

M. Pugh, « Drowning not Waving: Boat People and Humanitarianism at Sea », *Journal of Refugee Studies*, Volume 17, Issue 1, Mars 2004, p. 50–69.

J. Rodrigo, « La crisis migratoria en el mediterráneo: una explicación desde el derecho marítimo », *Revista Crítica Penal y Poder*, n°18, 19 décembre 2019, p.333-345.

J.E. Tauman, « Rescued at Sea, but Nowhere to Go : The Cloudy Legal Waters of the Tampa Crisis », *Washington International Law Journal*, Volume 11, n°2, 2002.

M. Tondini, « The Legality of Intercepting Boat People Under Search and Rescue and Border Control Operations with Reference to Recent Italian Interventions in the Mediterranean Sea and the Ecthr Decision in the *Hirsi* Case », *Journal of International Maritime Law*, Volume 18, n°1, 3 avril 2012, pp. 59-74.

S.Trévisanut, « Is there a right to be rescued at sea ? A constructive view », *Questions of International Law* [en ligne], Volume 1 23 juin 2014.

S. Trévisanut, « Search and Rescue Operations in the Mediterranean : Factor of Cooperation or Conflict ? », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 25, 2010, p.523-542.

- ***En ligne***

P. Chaumette, « Détournement de la Convention SAR ? Sauvetage en mer, code italien de déontologie des ONG et garde-côtes libyen », 28 août 2017, <https://humansea.hypotheses.org/889> (consulté le 13 janvier 2020).

A. Farahat et N. Markard, « Closed Ports, Dubious Partners : The European Policy of Outsourcing Responsibility – Study Update », Mai 2020, <https://eu.boell.org/en/2020/05/25/closed-ports-dubious-partners> (consulté 09 juin 2020).

FranceInfo, « L’Italie en deuil après un nouveau drame de l’immigration à Lampedusa », FranceInfo, 03 octobre 2013, https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/italie-un-nauffrage-de-clandestins-fait-plusieurs-dizaines-de-morts-a-lampedusa_426215.html (consulté le 18 mars 2020).

T. Gammeltoft-Hansen et T. E Aalberts « Sovereignty at Sea: The Law and Politics of Saving Lives in the Mare Liberum », Danish Institute for International Studies, 2010, <https://www.jstor.org/stable/resrep13461> (consulté le 20 décembre 2019).

D. Guilfoyle et E.Papastavridis, « Mapping Disembarkation Options : Towards Strengthening Cooperation in Managing Irregular Movements by Sea » Background paper, 4 mars 2014.

Human Rights at Sea, « Human Rights and International Rule of Law Ramifications of the De-Flagging of M/V Aquarius Dignitus », Human Rights at sea, février 2019, <https://www.humanrightsatsea.org/publications/> (consulté le 06 juin 2020).

Human Rights Watch, *Libya : End « Horrific » Abuse of Detained Migrants*, HWR, 14 décembre 2016, <https://www.hrw.org/news/2016/12/14/libya-end-horrific-abuse-detained-migrants> . (consulté le 02 février 2020).

Human Rights Watch, « EU : Draft Code for Sea Rescues Threatens Lives », HWR, 12 juillet 2017, <https://www.hrw.org/news/2017/07/12/eu-draft-code-sea-rescues-threatens-lives> (consulté le 15 février 2020).

Human Rights Watch, « EU/Italy/Libya : Disputes Over Rescues Put Lives at Risk », HWR, 25 juillet 2018, <https://www.hrw.org/news/2018/07/25/eu/italy/libya-disputes-over-rescues-put-lives-risk> (consulté le 02 janvier 2020).

S. Kovacs, *Les naufragés clandestins de l'île de Malte*, Le Figaro, 14 octobre 2007, <https://www.lefigaro.fr/actualite/2007/05/30/01001-20070530ARTFIG90040-les-naufrages-clandestins-de-l-ile-de-malte.php> (consulté le 17 juillet 2020)

Le Monde, « Une Camerounaise miraculeusement sauvée en mer au large de la Libye », Le Monde, 18 juillet 2018, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/07/18/une-camerounaise-miraculeusement-sauvee-en-mer-au-large-de-la-libye_5333072_3212.html (consulté le 01 mai 2020).

Le Monde, « Secours au migrants, la Libye interdit tout navire étranger près de ses côtes », Le Monde, 10 août 2017, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/10/secours-aux-migrants-la-libye-interdit-tout-navire-etrange-pres-de-ses-cotes_5171119_3212.html (consulté le 16 janvier 2020).

M. Lescaudron, « Droit des réfugiés, droit des migrants, droit maritime : contraintes légales et cadre juridique du sauvetage des personnes en péril en Mer Méditerranée, le cas de SOS Méditerranée », Prospective coopération, juillet 2016, <https://www.prospectivocooperation.org/droit-des-refugies-droit-des-migrants-droit-maritime-contraintes-legales-et-cadre-juridique-du-sauvetage-des-personnes-en-peril-en-mer-mediterranee-le-cas-de-sos-mediterranee/> (consulté le 24 avril 2020).

L'Express, « Migrants en Méditerranée : l'opération Mare Nostrum, une solution ? », L'Express, 20 avril 2015, https://www.lexpress.fr/actualite/monde/europe/migrants-en-mediterranee-l-operation-mare-nostrum-une-solution_1672886.html, consulté le 13 avril 2020.

M. Mathieu, « Migrants : le hold-up de la Libye sur les sauvetages en mer », Médiapart, 11 octobre 2018, <https://www.mediapart.fr/journal/international/111018/migrants-le-hold-de-la-libye-sur-les-sauvetages-en-mer?onglet=full> (consulté le 23 mars 2020).

A. Miron, *Migrants : « il existe une politique de criminalisation des sauvetages en mer »*, Tribune, Le Monde, 26 novembre 2018, <https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/11/24/migrants-il-existe-une-politique-de->

[criminalisation-des-sauvetages-en-mer_5387914_3232.html](#) (consulté le 17 février 2020).

P. Oumba, « Essai sur la contribution de la Cour internationale de justice (CIJ) en matière des droits de l'homme », Presses de l'UCAC, Yaoundé, Cameroun, février 2016, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01319639/> (consulté le 24 juin 2020).

E. Papastavridis, « Rescuing Migrants at Sea : The Responsibility of States Under International Law, 27 septembre 2011, <https://ssrn.com/abstract=1934352> (consulté le 04 janvier 2020).

E. Papastravridis, « Interception of Human Beings on the High Seas under the Law of the Sea Convention », <https://esil-sedi.eu/wp-content/uploads/2018/04/Agora-4-Papastavridis.pdf> (consulté le 15 avril 2020).

J. Rodrigo, « El Salvamento marítimo y el derecho humanitario », 2018, <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/120260> (consulté le 04 janvier 2020).

M. Savage, « The Duty of Rescue and Disembarkation in the Law of the Sea: Customary and Conventional Perspectives », 30 novembre 2015, <https://ssrn.com/abstract=2701437> (consulté le 12 mars 2020).

SOS Méditerranée, « *Tirer sur l'ambulance* » ou la criminalisation du sauvetage en mer, SOS Méditerranée, 26 novembre 2018, <https://www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/la-criminalisation-du-sauvetage-en-mer> (consulté le 22 février 2020).

SOS Méditerranée, *SOS Méditerranée accepte de signer le Code de conduite, si des modifications précises y sont apportées*, SOS Méditerranée, 1^{er} août 2017, <https://www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/code-de-conduite> (consulté le 18 janvier 2020).

Statewatch, « Mediterranean : As the fiction of a Libyan search and rescue zone begins to crumble, EU states use the coronavirus pandemic to declare themselves unsafe », Statewatch, 4 mai 2020, <https://www.statewatch.org/analyses/2020/mediterranean-as-the-fiction-of-a-libyan-search-and-rescue-zone-begins-to-crumble-eu-states-use-the-coronavirus-pandemic-to-declare-themselves-unsafe/> (consulté le 16 juillet 2020).

Times of Malta, « Malta shuts its ports to asylum seekers, citing COVID-19 pandemic », Times of Malta, 9 avril 2020, <https://timesofmalta.com/articles/view/malta-says-it-cannot-guarantee-migrant-rescues.784571> (consulté le 29 juin 2020).

- *Presse*

L. Masseguin, « La Méditerranée, couloir de la mort pour les migrants », Libération, vendredi 7 août 2020.

IV. PUBLICATIONS ET RAPPORTS

Amnesty International, *Italie. Les insinuations visant les ONG qui sauvent des vies en Méditerranée témoignent d'une perte du sens moral*, déclaration publique, 28 avril 2017.

Amnesty International, « A Perfect Storm : The Failure of European Policies in the Central Mediterranean », 6 juillet 2017.

Amnesty International, « Between The Devil and The Deep Blue Sea : Europe Fails Refugees and Migrants in the Central Mediterranean », 8 août 2018.

Armateurs de France, « La Convention de Montego Bay en 50 leçons », juin 2018.

S. Carrera, G.Sanchez, L.Vosyliute, S. Smialowski Stephanie, J. Allsopp, « Fit for purpose?: The Facilitation Directive and the criminalisation of humanitarian assistance to irregular migrants : 2018 update », European Parliament's Committee on Petitions, Policy Department of Citizens' Rights and Constitutional Affairs, décembre 2018.

S. Fine, « All at Sea. : Europe's crisis of solidarity on migration », European Council on Foreign Relations, 2019.

A.Miron, B.Taxil, E. Petit-Prevost, A.Diallo et A.Augier, *Les obligations des États en matière de secours en mer*, livret à destination de la société civile, Centre Jean Bodin, mis à jour par J. Guillemot et M. Boucher, 2020.

M. Scheinin en collaboration avec C.Burke et A. Skander Galand, « Rescue at Sea – Human Rights Obligations of States and Private Actors, with a Focus on the EU's External Borders », Cadmus, European University Institute, 2012.

SOS Méditerranée, *Rapport d'activité 2018*, 2018.

SOS Méditerranée, *Rapport d'activité 2019*, 2019.

SOS Méditerranée, *Sauvetages en Méditerranée*, livret pédagogique, octobre 2019.

Statewatch, « *Hundreds of NGOs and individuals call for the revocation of Libya's maritime search and rescue zone* », communiqué de presse, 29 juin 2020.

V. DOCUMENTS ET DÉCLARATIONS OFFICIELS

• *Conseil de l'Europe*

Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, *Life saved.Rights protected. Bridging the protection gap for refugees and migrants in the Mediterranean*, 30 juin 2019.

Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, *Les États devraient assurer les secours en mer et la sécurité des débarquements durant la crise du COVID-19*, déclaration, 16 avril 2020.

Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, *Letter to Mr. Robert Abela, Prime Minister of Malta*, lettre, 5 mai 2020.

Commission des migrations, des réfugiés et de la population de l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe (rapporteur : M, Arcadio Diaz Tejera), *L'interception et le sauvetage en mer de demandeurs d'asile, de réfugiés et de migrants en situation irrégulière*, rapport, 1^{er} juin 2011, Doc.12628.

Commission Européenne, *Action plan on measures to support Italy, reduce pressure along the Central Mediterranean route and increase solidarity*, SEC (2017) 339, 4 juillet 2017.

Conseil de l'Europe, Assemblée Parlementaire, *The interception and rescue at sea of asylum seekers, refugee and irregular migrants*, 1^{er} juin 2011, Doc. 12628.

Conseil de l'Europe, Assemblée Parlementaire, *Lives lost in the Mediterranean Sea: who is responsible?*, 5 avril 2012, Doc. 12895.

Conseil de l'Europe, Assemblée Parlementaire, *Saving lives in the Mediterranean Sea : the need for an urgent response*, 1^{er} octobre 2019, Doc. 14971.

Conseil de l'Europe, Assemblée Parlementaire, *Pushback policies and practice in Council of Europe member States*, 28 juin 2019, Résolution 2299 (2019)

Conseil de l'Europe, Cour EDH, *Le non-refoulement comme principe du droit international et le rôle des tribunaux dans sa mise en œuvre*, dialogue entre juges, séminaires, 27 janvier 2017

- **HCR**

Comité exécutif du HCR, *Interception de demandeurs d'asiles et de réfugiés : le cadre international et les recommandations en vue d'une approche globale*, 9 juin 2000, EC/50/SC/CRP.17.

Comité exécutif du HCR, *Conclusion sur les garanties de protection dans les mesures d'interception*, n°97 (LIV), 10 octobre 2003.

HCR, *Réfugiés et demandeurs d'asile en détresse en mer – quelles solutions ?*, résumé des conclusions, 10 novembre 2011.

HCR, *Avis consultatif sur l'application extraterritoriale des obligations de non-refoulement en vertu de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et de son Protocole de 1967*, 26 janvier 2007.

HCR, *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*, HCR 1979, réédité, Genève, janvier 1992, HCR/1P/4/FRE/REV.1.

HCR, *General legal considerations: search-and-rescue operations involving refugees and migrants at sea*, novembre 2017.

HCR, *Position du HCR sur les retours en Libye (Mise à jour II)*, septembre 2018.

HCR, *Commentaires de Gillian Triggs, Haut Commissaire assistante du HCR en charge de la protection internationale, sur les opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale*, HCR, 1^{er} mai 2020.

- **Autres**

Autoridad Marítima de Panamá, *Aquarius 2 « ex » Aquarius*, 21 septembre 2018.

Commission du droit international, *Projet d'articles sur le droit de la mer, Annuaire de la Commission du droit international*, novembre 1956, Volume II, 303 pages.

IMO, HCR et ICS, *Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux réfugiés et aux migrants*, janvier 2015.

OIM, *Protections of Migrants at Sea*, rapport, 2018.

OMS, OMI et OIT, *A Joint Statement on medical certificates of seafarers, ship sanitation certificates and medical care of seafarers in the context of the COVID-19 pandemic*, communiqué joint, 22 avril 2020.

ONUDD, *Issue Paper : Smuggling of Migrants by Sea*, 18 décembre 2011.

Parlement européen, *Les migrants en Méditerranée : la protection des droits de l'homme*, étude, Direction générale des politiques externe, octobre 2015.

UNSMIL, OHCHR, *Desperate and Dangerous : Report on the human rights situations of migrants and refugees in Libya*, 18 décembre 2018.

VI. THÈSES ET MÉMOIRES

J. Coppens, *Migrants at Sea : A Legal Analysis of a Maritime Safety and Security Problem*, thèse de Doctorat, Université de Ghent, Belgique, 2013, 346 pages.

T. Dubray, *L'affaire de l'Aquarius au regard du droit international et européen*, mémoire de Master, Université Paris Nanterre, 28 août 2019, 164 pages.

M. Ratcovich, *International Law and the Rescue of Refugee at Sea*, thèse de doctorat, Université de Stockholm, Suède, 20 septembre 2019, 361 pages.

L. Richefeu, *Le droit pénal face à la migration transfrontière*, thèse, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 3 décembre 2018, 569 pages.

M. Tancre, *Interventions en Méditerranée et demandeurs de protection : entre contrôle des frontières et assistance en mer*, mémoire de Master, Université Catholique de Louvain, Belgique, 2015, 100 pages.

N. Thaulov Kofoed, *The High Seas as the Sovereign Frontier – Securing the border or Saving the migrants ?*, thèse de Master, Université d'Aalborg, Copenhague, Danemark, 2015, 136 pages.

L. Trigaux, *La tragédie migratoire en Méditerranée : Une analyse au regard du droit de la mer, des droits de l'homme et de la responsabilité internationale des États*, mémoire de Master, Université Catholique de Louvain, Belgique, 2015, 91 pages.

VII. Jurisprudence

- ***CIJ***

CIJ, 9 avril 1949, *Affaire du Déroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)*, fond, Recueil 1949.

CIJ, 27 juin 1986, *Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique)*, fond, Recueil 1986.

CIJ, 20 avril 2010, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*.

CIJ, 20 juillet 2012, *Questions concernant l'obligation de poursuivre ou d'extrader (Belgique c. Sénégal)*, Recueil 2012.

- ***Cour EDH***

-

Cour EDH, 7 juillet 1989, *Soering c. Royaume-Uni*, req.n°14038/88.

Cour EDH, 20 mars 1991, *Cruz Varas et autres c. Suède*, req.n°15576/89, série A n°201.

Cour EDH, Gde Ch., 15 novembre 1996, *Chahal c. Royaume-Uni*, req.n°224114/93.

Cour EDH, 9 juin 1998, *L.C.B. c. Royaume-Uni*, req.n°14/1997/798/1001.

Cour EDH, Gde ch., 29 mars 2010, *Medvedyev et autres c. France*, req.n°3394/03.

Cour EDH, Gde Ch., 23 février 2012, *Hirsi Jamaa et autres c. Italie*, req.n°27765/09.

- ***CPJI***

CPJI, 7 septembre 1927, *Affaire du Lotus (France c. Turquie)*, série A, n°10.

- ***Jurisprudence américaine***

United States Supreme Court, 1818, *The New York*, 16 U.S. 3 Wheat 59 59 (1818).

United States Court of appeal, 9 juillet 1982, *United States v. Marino-Garcia*, 679 F.2d 1373, 1383 (11th Cir. 1982).

United States Supreme Court, 12 janvier 1993, *Sale c. Haitian Centers Council*, 509 U.S 155 (1993).

United States Court of appeal, 1^{er} décembre 2010, *United States v. Matos-Luchi*, 627 F.3d 1 (1st Cir. 2010).

- ***Jurisprudence anglaise***

Court of Appeal, 1958, *Leeds Shipping Compagny, LTD. v. Société Française Bunge (The Eastern City)*, [1958] 2 Lloyd's Rep.127.

United Kingdom, House of Lords (Judicial Committee), 9 décembre 2004, *Regina v. Immigration Office at Prague Airport and Another, Ex parte European Roma Rights Centre and Others*, [2004] UKHL 55.

- ***Jurisprudence italienne***

Corte Suprema di Cassazione penale, sez.I, 20 août 2014, n°36052 (c.c. 23 mai 2014).

- ***TIDM***

TIDM, avis consultatif, 2 avril 2015, *Demande d'avis consultatif soumise par la commission sous-régionale des pêches*.

TIDM, 1^{er} juillet 1999, *Affaire du Navire Saïga (n°2) (Saint-Vincent-et-Les-Grenadines c. Guinée)*.

TIDM, 14 avril 2014, *Affaire du Navire Virginia G (Panama c. Guinée-Bissau)*.

TIDM, ordonnance – mesures conservatoires, 20 août 2015, *L'Incident de « Enrica Lexie » (Italie c. Inde)*.

- ***Sentences arbitrales***

Sentence arbitrale, 30 avril 1990, *Affaire du Rainbow Warrior*, Recueil des sentences arbitrales, Vol. XX.

VIII. Sites Internet

Agence des droits fondamentaux de l'Union Européenne, <https://fra.europa.eu/en>

Agence des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), <https://www.unhcr.org/fr/>

Amnesty International, <https://www.amnesty.org/fr/>

Cols bleus, Marine Nationale : <https://www.colsbleus.fr/>

Dictionnaire Larousse : <https://www.larousse.fr/>

Organisation internationale pour les migrations (OIM), <https://www.iom.int/fr>

Organisation maritime internationale (OMI), <http://www.imo.org>

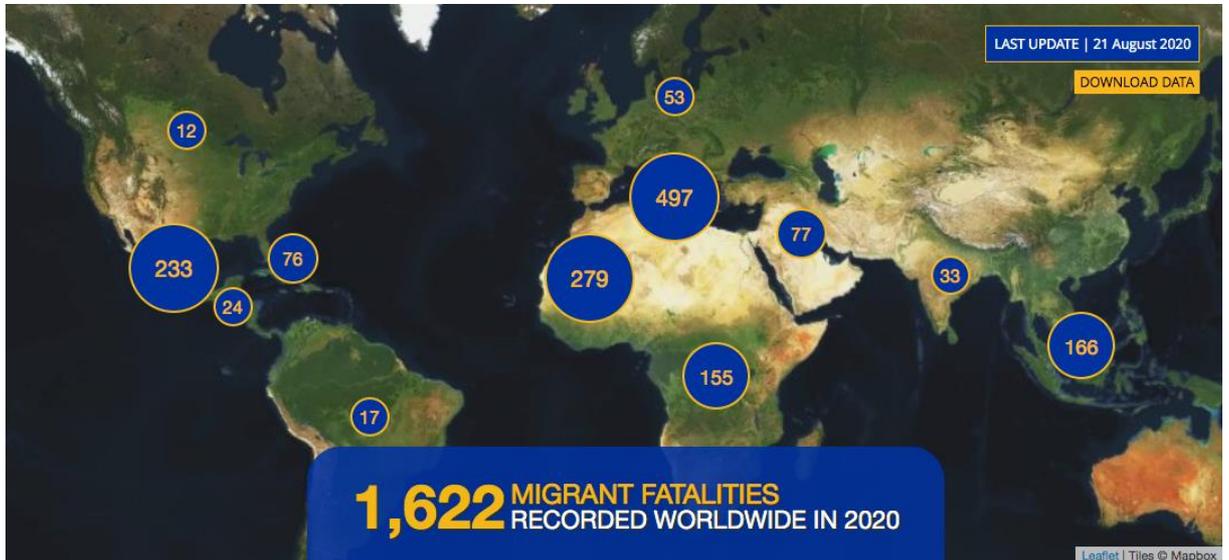
SOS Méditerranée, <https://www.sosmediterranee.fr/>

United States Coast Guard, <https://www.dco.uscg.mil/>

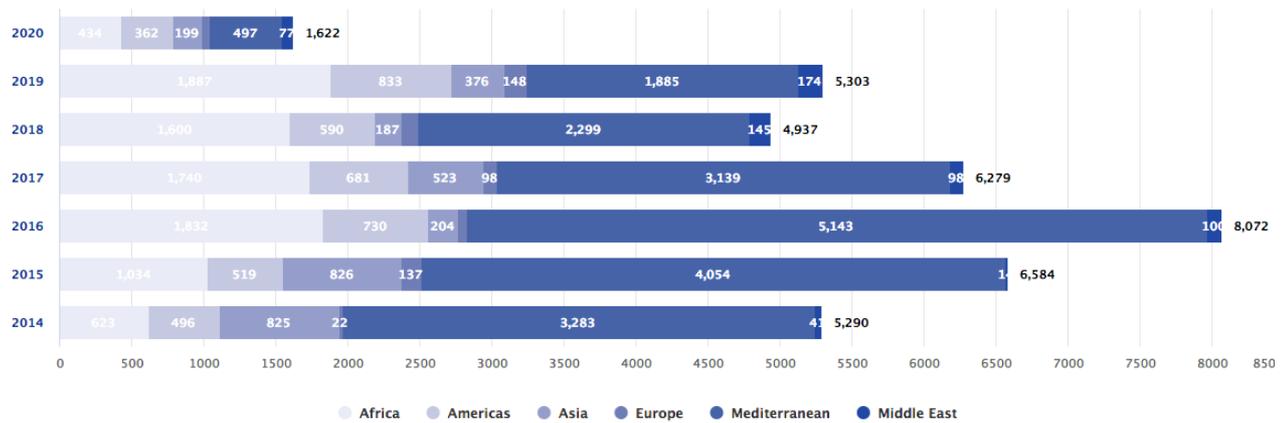
ANNEXES

Annexe 1 : Décès de migrants enregistrés dans le monde.....	129
Annexe 2 : Décès de migrants enregistrés en Méditerranée.....	130
Annexe 3 : Découpages des espaces maritimes selon la CNUDM.....	131
Annexe 4 : Régions SAR et zones SAR en Méditerranée.....	132
Annexe 5 : Carte représentant les navires d'ONG impliqués dans des opérations SAR en Méditerranée entre 2016 et juin 2020.....	134

ANNEXE 1: Décès de migrants enregistrés par région dans le monde

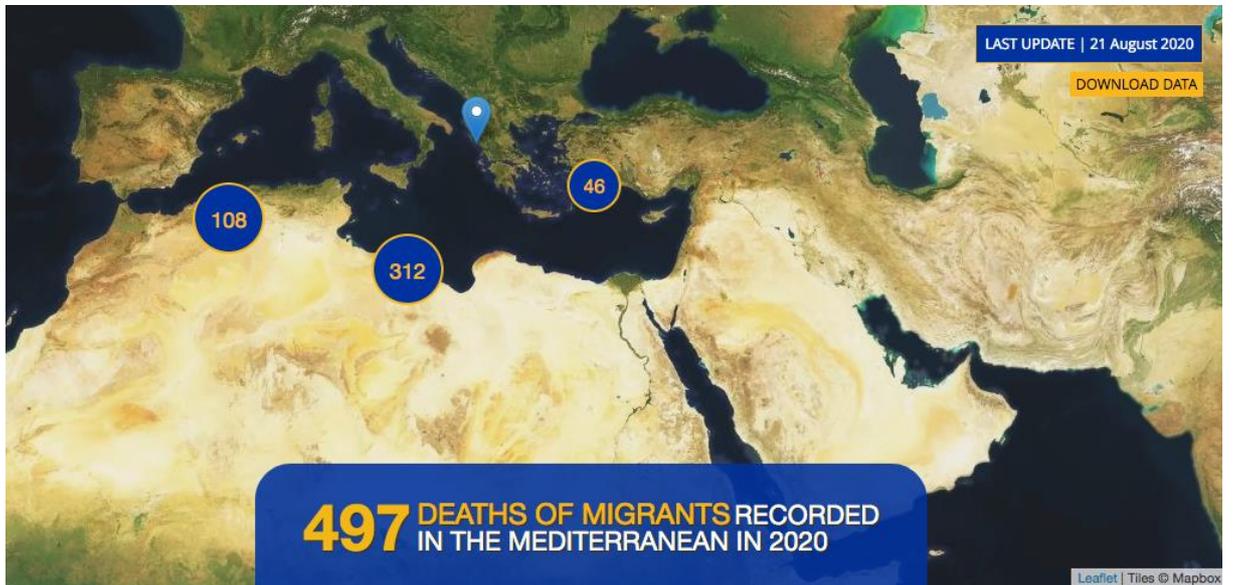


Recorded migrant deaths by region

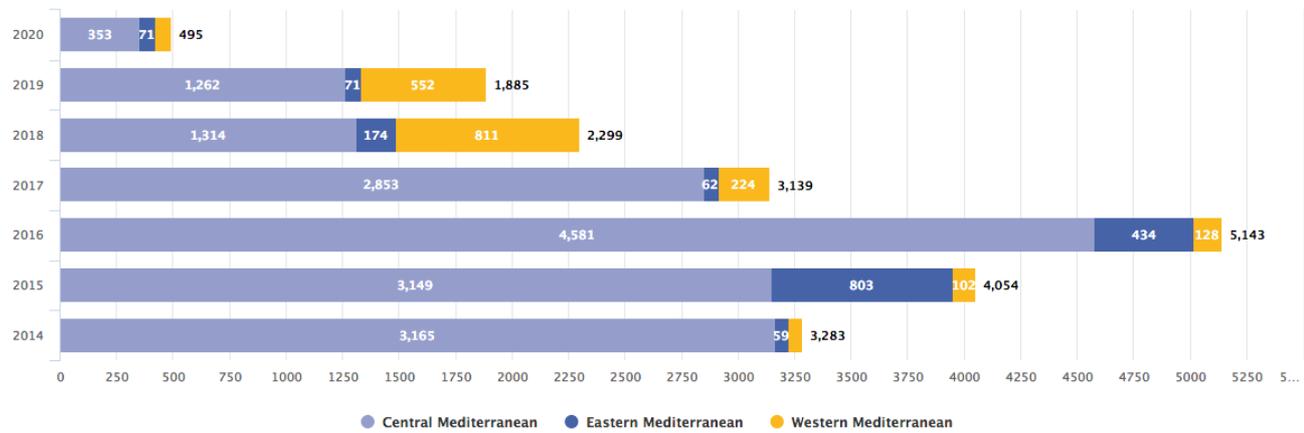


Source : [Projet sur les migrants disparus, OIM](https://missingmigrants.iom.int/)
 Disponible sur : <https://missingmigrants.iom.int/>

ANNEXE 2 : Décès de migrants enregistrés en Méditerranée

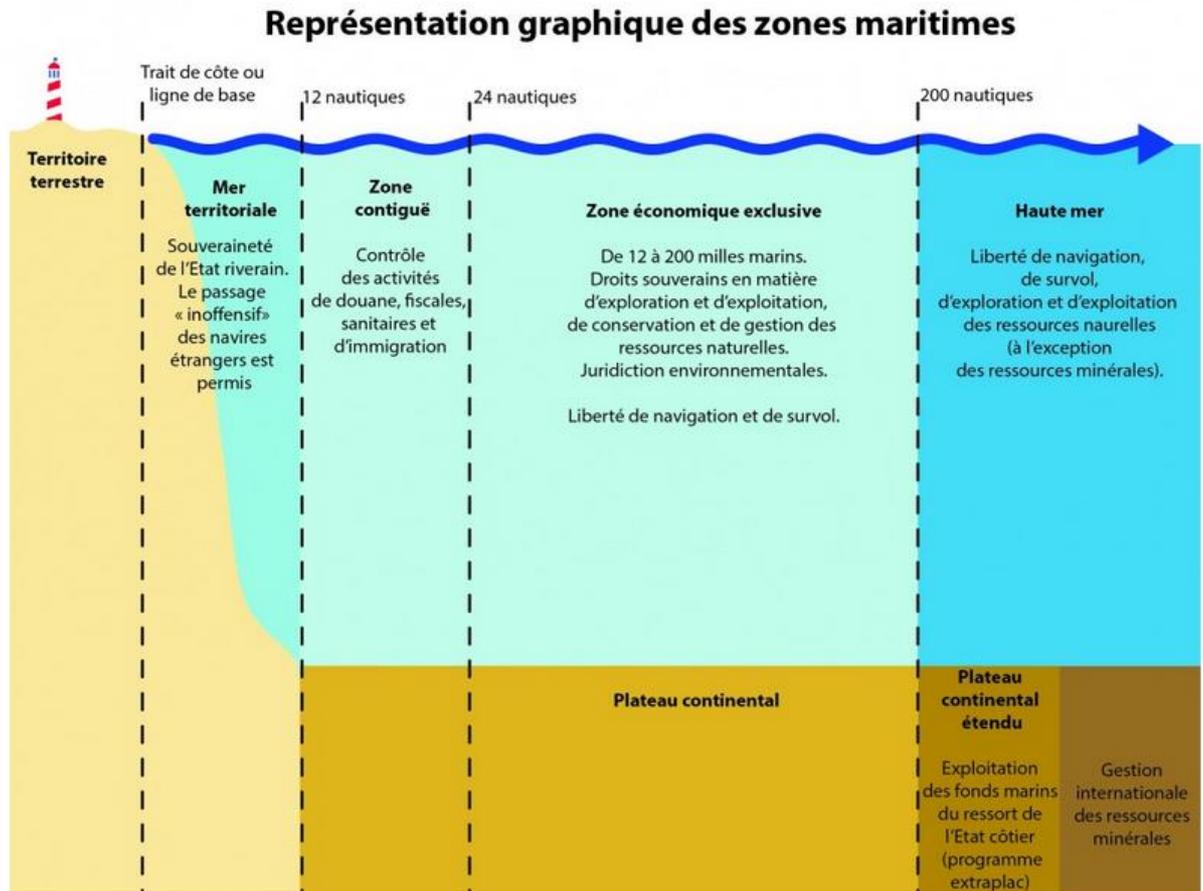


Deaths by route



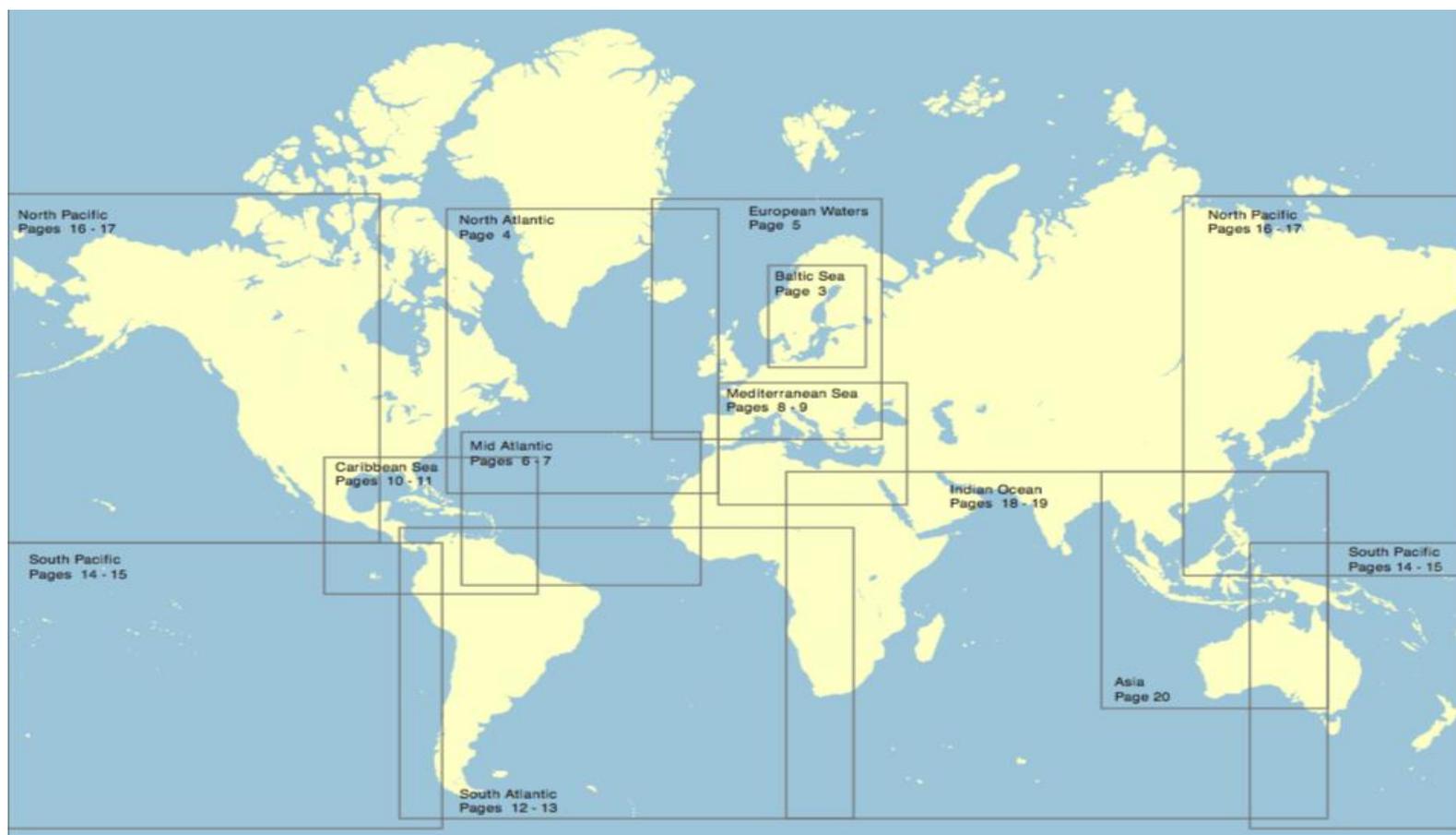
Source : Projet sur les migrants disparus, OIM
 Disponible sur : <https://missingmigrants.iom.int/>

ANNEXE 3 : Découpages des espaces maritimes selon la CNUDM



Source : Cols bleus, Marine Nationale
 Disponible sur : <https://www.colsbleus.fr/articles/10129>

ANNEXE 4 : Régions SAR et zones SAR en Méditerranée



Source : United States Coast Guard

Disponible sur : <https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Response-Policy-CG-5R/Office-of-Incident-Management-Preparedness-CG-5RI/US-Coast-Guard-Office-of-Search-and-Rescue-CG-SAR/CG-SAR-2/International-SAR/>



Source : A.Miron, B.Taxil, E. Petit-Prevost, A.Diallo et A.Augier, *Les obligations des États en matière de secours en mer*, livret à destination de la société civile, mis à jour par J.Guillemot et M. Boucher, 2020

ANNEXE 5 : Carte représentant les navires d'ONG impliqués dans des opérations SAR en Méditerranée entre 2016 et juin 2020

Map showing NGO ships involved in SAR operations in the Mediterranean Sea between 2016 and 15 June 2020



Source : Agence des droits fondamentaux de l'Union Européenne

Disponible sur : <https://fra.europa.eu/en/publication/2020/2020-update-ngos-sar-activities>

Table des matières

<u>REMERCIEMENTS</u>	1
<u>SOMMAIRE</u>	2
<u>Liste des abréviations et sigles utilisés</u>	3
INTRODUCTION	5
I. <u>Les migrations maritimes, un phénomène ancien</u>	6
II. <u>Le bassin méditerranéen, épicode d'une crise migratoire</u>	7
III. <u>Difficultés et enjeux du sujet</u>	9
Première partie : La recherche d'un compromis entre sauvetage des migrants et protection de la souveraineté étatique	12
<u>Titre I : Le devoir de secours en mer, une tradition maritime ancestrale</u>	13
<u>Chapitre I : Un devoir d'assistance à double composante</u>	13
<i>Section 1 : Une obligation de secours stricto sensu à la charge de différents acteurs</i> ..	14
I. <u>Le cadre légal d'une obligation de secours universelle</u>	14
A. Une multiplicité des sources	14
B. Un champ d'application universel	16
1. Une obligation applicable dans tous les espaces maritimes	16
2. Les bénéficiaires de l'obligation de secours	17
C. Une obligation non absolue	18
II. <u>Une répartition inégale de la responsabilité entre les acteurs de l'obligation de secours</u>	19
A. Une obligation pesant sur les États et les capitaines de navires	19
B. Une responsabilité lourde pour les capitaines de navire	20
<i>Section 2 : La création d'un système de recherche et d'assistance efficace par les États côtiers</i>	23
I. <u>La mise en place de facilités pour la recherche et le sauvetage</u>	23
A. L'établissement de services de recherche et de sauvetage	23
B. La nécessité d'une obligation de coordination et de coopération	25
II. <u>La mise en place de zones SAR</u>	26
A. Des zones de responsabilité distinctes des zones de souveraineté	26
B. La délimitation des zones SAR, entre unilatéralisme et coopération	27
III. <u>La question de l'État SAR défaillant</u>	28
<u>Chapitre II : Un devoir de secours en mer mis à mal par la pratique</u>	30
<i>Section 1 : Une efficacité limitée par le comportement des États et par le Droit international</i>	30

I. <u>Des difficultés à mettre en œuvre le devoir de secours dans le droit interne des États</u>	31
A. Des États récalcitrants à l’incorporation de l’obligation dans leur droit interne.....	31
B. Une obligation de <i>due diligence</i> peu efficace.....	32
II. <u>Les difficultés à engager la responsabilité étatique pour manquement à l’obligation de secours</u>	33
A. Les possibilités d’engagement de la responsabilité internationale d’un État dans la phase de recherche et de sauvetage.....	33
B. La reconnaissance d’un droit à être secouru par la Convention européenne des droits de l’homme?.....	35
<i>Section 2 : Les zones SAR, quand la coopération devient source de conflit</i>	37
I. <u>Une zone SAR libyenne controversée</u>	37
A. Une confusion entre zone de responsabilité et zone de souveraineté.....	37
B. Un système SAR ne remplissant pas les exigences de l’OMI.....	38
C. Des agissements violents de la part des garde-côtes libyens.....	39
II. <u>Un différend italo-maltais au détriment des opérations de sauvetage</u>	40
A. Une zone SAR maltaise disproportionnée.....	41
B. Des conséquences pratiques désastreuses.....	41
<u>Titre 2 : Les interceptions comme exercice de la souveraineté des États</u>	43
Chapitre I : Une pratique floue justifiée dans certains espaces maritimes	44
<i>Section 1 : L’interception utilisée dans un contexte de sécurisation</i>	44
I. <u>Le développement d’une logique de sécurisation chez les États européens</u>	44
A. La logique de sécurisation pour répondre à une menace.....	45
B. L’interception maritime comme mesure efficace pour contrôler les frontières.....	45
II. <u>L’absence de définition officielle de l’interception</u>	46
A. Une définition proposée par le droit des réfugiés.....	46
B. Une définition large mais distincte du sauvetage maritime.....	48
<i>Section 2 : Les pouvoirs souverains de l’Etat comme justification aux interceptions dans certaines zones maritimes</i>	49
I. <u>Les interférences d’un État souverain dans sa mer territoriale</u>	49
A. Le droit de passage inoffensif.....	49
B. L’intervention encadrée dans la mer territoriale d’un État tiers.....	51
II. <u>L’article 33 de la CNUDM comme base légale de l’interception dans la zone contiguë</u>	52
Chapitre II : La légitimité des interceptions dans les eaux internationales	54
<i>Section 1 : Le droit de visite, fondement principal des interceptions en ZEE et en haute mer</i>	55
I. <u>Le droit de visite de l’article 110 de la CNUDM</u>	55
A. L’adoption d’une vision contemporaine de l’esclavage.....	55
B. Les navires sans nationalité, motif principal du droit de visite.....	56
C. Un article non limitatif.....	57
II. <u>Un droit de visite dont l’étendue reste imprécise dans le cas d’un navire sans nationalité</u>	58
A. La soumission du navire sans pavillon à la juridiction de l’État intercepteur.....	58
B. Le rejet d’une extension de la juridiction de l’État intercepteur.....	59

<i>Section 2 : Le trafic illicite de migrants, entre lutte humanitaire et détournement de compétence</i>	61
I. <u>L'implication de l'IMO dans la lutte contre le trafic illicite de migrants</u>	61
II. <u>La lutte contre le trafic illicite de migrants, base légale des interceptions</u>	62
A. Un champ d'application restrictif	63
B. L'autorisation nécessaire de l'État du pavillon	63
C. Le cas des navires sans nationalité	64
III. <u>Le cas controversé des opérations Frontex</u>	65
A. La gestion des frontières maritimes par Frontex	66
B. L'instrumentalisation du Protocole contre le trafic illicite de migrants	66
Conclusion de la Première Partie	68
Deuxième partie : Une conciliation au détriment de la protection des migrants....	69
<u>Titre I : L'instrumentalisation des lacunes du droit maritime en faveur de la souveraineté.....</u>	69
<u>Chapitre I : L'interprétation de notions clés laissée à la discrétion des États</u>	70
<i>Section 1 : La détresse, élément déclencheur de l'obligation de secours</i>	70
I. <u>Des interprétations divergentes de la notion de détresse</u>	71
II. <u>Une volonté internationale de guider l'interprétation de la notion de détresse</u>	72
<i>Section 2 : La détermination d'un lieu sûr en vue du débarquement</i>	75
I. <u>La contribution des Directives sur le traitement des personnes secourues en mer</u> .	75
A. Une définition du lieu sûr à caractère humanitaire.....	75
B. Des directives à valeur non contraignante.....	77
II. <u>L'impossible qualification de la Libye comme lieu sûr</u>	78
<u>Chapitre II : Le débarquement, pierre d'achoppement de l'obligation de secours</u>	80
<i>Section 1 : Une obligation de débarquement incomplète</i>	81
I. <u>L'obligation de débarquement dans un délai raisonnable</u>	81
A. L'identification de l'État responsable de la détermination de lieu de débarquement	82
B. La nécessité d'un débarquement dans un délai raisonnable.....	82
II. <u>L'absence d'une obligation de débarquer sur le territoire d'un État</u>.....	83
A. L'intervention vaine du Comité de Facilitation de l'OMI.....	84
B. Une incohérence du droit maritime en partie justifiée	85
<i>Section 2 : Le développement des politiques européennes de fermeture des ports</i>	87
I. <u>Les conséquences de l'absence d'un droit d'accès universel au port</u>.....	87
A. Une interdiction d'accès aux ports possible.....	87
B. Des conséquences dramatiques.....	88
II. <u>La Covid-19, nouvel argument de fermeture des ports</u>	89
<u>Titre 2 : Une protection insuffisante et entravée par les États</u>	92
<u>Chapitre I : La nécessité d'une harmonisation du droit maritime avec les droits de l'homme et le droit des réfugiés</u>	92

<i>Section 1 : Le principe de non-refoulement du droit des réfugiés, clé de voûte des opérations maritimes</i>	93
I. <u>Un principe cardinal du droit des réfugiés</u>	93
II. <u>Une application extraterritoriale contestée</u>	94
<i>Section 2 : L'apport des droits de l'homme au devoir de secours</i>	97
I. <u>Une consécration du principe de non-refoulement à travers l'article 3 CESDH</u>	97
A. Une reconnaissance indirecte avantageuse	97
B. Une applicabilité en mer bien ancrée dans le droit européen	99
III. <u>Les opérations maritimes sous l'angle des droits de l'homme</u>	100
A. Des droits reconnus aux migrants.....	100
B. La prise en compte de « considérations élémentaires d'humanité »	101
Chapitre 2 : Des entraves étatiques à l'action des ONG et des capitaines de navires .	103
<i>Section 1 : Le contrôle et la criminalisation des actions humanitaires</i>	103
I. <u>L'adoption d'un Code de conduite pour les ONG</u>	104
II. <u>La criminalisation des sauvetages réalisés par les ONG</u>	105
A. Des mesures souvent injustifiées à l'encontre des navires.....	105
B. La stratégie de criminalisation des sauvetages humanitaires	106
<i>Section 2 : La pratique du retrait du pavillon, l'exemple de l'Aquarius</i>	108
I. <u>Le pavillon, élément nécessaire pour la navigation d'un navire</u>	108
II. <u>Les sauvetages humanitaires entravés par le retrait de pavillon, le cas de l'Aquarius</u>	109
Conclusion de la deuxième partie	111
CONCLUSION	112
BIBLIOGRAPHIE	115
ANNEXES	129

RÉSUMÉ : Depuis plusieurs années, la Méditerranée est en proie à une crise migratoire au cours de laquelle de nombreux migrants perdent la vie. Cette crise révèle que les États essaient, en vain, de concilier la protection des migrants en mer et de leur souveraineté. Depuis toujours, le droit maritime impose aux États un devoir de secours en mer qui est la pierre angulaire de la protection des migrants en mer. Pour autant, le droit maritime laisse des zones d'ombre sur la réalisation des opérations de secours qui nuisent considérablement à ce devoir d'assistance en mer. À cela, s'ajoutent des mesures d'interceptions maritimes parfois illégitimes, des violations des droits de l'homme, des politiques de fermeture des ports méditerranéens ainsi qu'une criminalisation du sauvetage. Cette crise migratoire met en évidence les lacunes du droit maritime et les défaillances des États dans l'application du régime juridique des opérations de secours. Aujourd'hui, la souveraineté prime sur le devoir de secours en mer et, par conséquent, sur la protection des migrants.

Mots clés : droit maritime ; devoir de secours en mer ; interception maritime ; débarquement ; recherche et assistance ; migrant.

SUMMARY : For several years, the Mediterranean Sea has experienced a migration crisis in which many migrants have lost their lives. This crisis reveals that States are trying, in vain, to reconcile the protection of migrants at sea with the protection of their sovereignty. Maritime law has always imposed on States a duty of rescue at sea, which is the cornerstone of the protection of migrants at sea. However, maritime law leaves grey areas in the conduct of rescue operations that considerably undermine this duty to provide assistance at sea. In addition, there are sometimes illegitimate maritime interception measures, violations of human rights, policies to close Mediterranean ports and criminalisation of rescue. This migration crisis highlights the shortcomings of maritime law and the failings of States in the application of the legal regime for rescue operations. Today, sovereignty takes precedence over the duty of rescue at sea and, consequently, over the protection of migrants.

Keywords : maritime law ; duty of rescue at sea ; maritime interception ; disembarkation ; search and rescue ; migrant.