

ANNEXE 34

**PROJET DE RÉSOLUTION MSC.167(78)
(adoptée le 20 mai 2004)**

DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT DES PERSONNES SECOURUES EN MER

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que l'objet du nouveau paragraphe 1-1 de la règle V/33 de la Convention SOLAS, tel qu'adopté par la résolution MSC.153(78), et du paragraphe 3.1.9 de l'Annexe de la Convention SAR, tel qu'adopté par la résolution MSC.155(78), est de garantir que dans tous les cas, un lieu sûr sera fourni dans un délai raisonnable et d'imposer par ailleurs au Gouvernement contractant/à la Partie responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle les survivants ont été secourus la responsabilité de fournir un lieu sûr ou de veiller à ce qu'un lieu soit fourni,

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

ANNEXE

DIRECTIVES SUR LE TRAITEMENT DES PERSONNES SECOURUES EN MER

1 OBJET

- 1.1 Les présentes Directives ont pour objet de fournir des indications aux Gouvernements¹ et aux capitaines de navires pour ce qui est des obligations qui leur incombent sur le plan humanitaire et en vertu du droit international applicable en matière de traitement des personnes secourues en mer.
- 1.2 L'obligation de prêter assistance qui incombe au capitaine devrait faire pendant à l'obligation correspondante qu'ont les Gouvernements Membres de l'OMI, de coordonner leurs efforts et de coopérer en dégageant le capitaine de la responsabilité de prendre en charge les survivants et de conduire en lieu sûr les personnes récupérées en mer. Les présentes directives ont pour but d'aider les gouvernements et les capitaines à mieux comprendre les obligations qui leur incombent en vertu du droit international et de leur fournir des indications utiles sur la manière de s'acquitter de ces obligations.

2 GENÈSE DE LA QUESTION

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

- 2.1 À sa vingt-deuxième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.920(22), intitulée "Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer". Cette résolution priait divers organes de l'OMI d'examiner certaines conventions de l'OMI en vue d'identifier les lacunes, incohérences, ambiguïtés, expressions vagues ou autres inexactitudes éventuelles liées au traitement des personnes secourues en mer. Cet examen avait pour but de contribuer à garantir que :
 - les personnes ayant survécu à des situations de détresse recevraient une assistance, indépendamment de leur nationalité ou de leur statut ou des circonstances dans lesquelles elles ont été trouvées;
 - les navires qui ont récupéré des personnes en détresse en mer seraient en mesure de conduire les survivants en lieu sûr, et

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

- les survivants, indépendamment de leur nationalité ou de leur statut, y compris les migrants sans papiers, les demandeurs d'asile et les réfugiés, de même que les clandestins, seraient traités, à bord des navires, de la manière prescrite dans les instruments pertinents de l'OMI et conformément aux accords internationaux pertinents et aux traditions maritimes humanitaires.
- 2.2 Conformément à la résolution A.920(22), le Secrétaire général a porté la question des personnes secourues en mer à l'attention d'un certain nombre d'institutions spécialisées et de programmes compétents de l'Organisation des Nations Unies en mettant l'accent sur la nécessité d'une approche coordonnée parmi les institutions de l'Organisation des Nations Unies et en invitant les institutions compétentes à apporter leur contribution dans le cadre de leur mandat respectif. Cet effort interinstitutions, centré sur les responsabilités des États en matière de questions autres que le sauvetage, telles que l'immigration et l'asile qui ne relèvent pas de la compétence de l'OMI, est un complément essentiel des efforts déployés par l'OMI.

Amendements aux Conventions SOLAS et SAR

- 2.3 À sa soixante-dix-huitième session, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a adopté des amendements pertinents au chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et aux chapitres 2, 3 et 4 de l'Annexe à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR). Ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2006. À cette même session, le MSC a adopté les présentes directives dont l'élaboration était prévue par les amendements. L'objet des amendements et des présentes directives est de contribuer à garantir que les personnes en détresse sont secourues, tout en limitant au minimum les difficultés pour les navires prêtant assistance et en veillant au maintien de l'intégrité des services de recherche et de sauvetage.
- 2.4 En particulier, le paragraphe 1-1 de la règle V/33 de la Convention SOLAS et le paragraphe 3.1.9 de l'Annexe de la Convention SAR, telle que modifiée, imposent aux Gouvernements l'obligation de coordonner et coopérer pour veiller à ce que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue.
- 2.5 Comme l'a reconnu le MSC lorsqu'il a adopté les amendements, le nouveau paragraphe 1-1 de la règle V/33 de la Convention SOLAS et le paragraphe 3.1.9 de l'Annexe de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée, ont pour objet de garantir que dans tous les cas, un lieu sûr sera fourni dans un délai raisonnable. La responsabilité de fournir un lieu sûr, ou de veiller à ce qu'un lieu sûr soit fourni, incombe au Gouvernement responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle les survivants ont été récupérés.

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

3 PRIORITÉS

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

Sauvetage

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

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

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

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

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

4 MANUEL INTERNATIONAL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUES ET MARITIMES

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

- 4.2 Chacun des volumes du Manuel IAMSAR est rédigé dans l'optique de fonctions spécifiques du dispositif de recherche et de sauvetage et peut être utilisé comme document autonome ou parallèlement à d'autres guides afin de donner une idée complète du dispositif de recherche et de sauvetage.
- 4.3 Le volume I – *Organisation et gestion* - porte sur le concept de dispositif mondial de recherche et de sauvetage, sur l'établissement de dispositifs nationaux et régionaux et sur la coopération avec les États voisins en vue de fournir des services de recherche et de sauvetage efficaces et économiques;
- 4.4 Le volume II – *Coordination des missions* - est destiné à ceux qui planifient et coordonnent les opérations et les exercices de recherche et de sauvetage; et
- 4.5 Le volume III – *Moyens mobiles* - est destiné à être emporté à bord des navires, des aéronefs et des unités de sauvetage, pour aider à l'exécution des fonctions de recherche, de sauvetage ou de coordination sur place ainsi que dans des aspects des opérations de recherche et de sauvetage qui concernent leurs propres situations d'urgence.

5 CAPITAINES DE NAVIRES

Recommandations d'ordre général

- 5.1 Les services de recherche et de sauvetage partout dans le monde sont tributaires des navires en mer pour secourir les personnes en détresse. Il est impossible d'organiser des services de recherche et de sauvetage reposant entièrement sur des unités de sauvetage spécialisées à terre pour prêter assistance en temps voulu à toutes les personnes en détresse en mer. Les capitaines de navires doivent s'acquitter de certaines tâches afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, de préserver l'intégrité des services mondiaux de recherche et de sauvetage dont ils font partie et de satisfaire aux obligations qui leur incombent sur les plan humanitaire et juridique. À cet égard, les capitaines de navires devraient :
 - .1 être conscients et tenir compte de l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer, qui leur incombe en vertu du droit international. Cette obligation de prêter assistance devrait toujours s'appliquer indépendamment de la nationalité ou du statut des personnes en détresse, ou des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées;
 - .2 faire tout leur possible, en fonction des moyens et des limites à bord du navire, pour traiter les survivants avec humanité et subvenir à leurs besoins immédiats;
 - .3 assumer les tâches de recherche et de sauvetage conformément aux dispositions du volume III du Manuel IAMSAR;

- .4 lorsqu'il n'est pas possible d'entrer en contact avec le RCC responsable de la zone où les survivants sont récupérés, essayer d'entrer en contact avec un autre RCC, ou si cela est impossible, avec toute autre autorité gouvernementale qui pourrait prêter assistance, tout en reconnaissant que le RCC de la zone dans laquelle les survivants sont récupérés demeure responsable;
 - .5 tenir le RCC au courant des conditions, de l'assistance nécessaire et des mesures prises ou prévues pour les survivants (voir le paragraphe 6.10 relatif aux autres renseignements que le RCC pourrait vouloir obtenir);
 - .6 s'efforcer de veiller à ce que les survivants ne soient pas débarqués en un lieu où leur sécurité serait compromise; et
 - .7 se conformer à toutes prescriptions pertinentes du Gouvernement responsable de la région SAR où les survivants ont été récupérés, ou d'un autre État côtier étant intervenu, et demander des conseils supplémentaires à ces autorités en cas de difficultés à se conformer aux prescriptions.
- 5.2 Afin de contribuer plus efficacement à la sauvegarde de la vie humaine en mer, les navires sont instamment priés de participer au système de comptes rendus de navires établis aux fins de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

6 GOUVERNEMENTS ET CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE

Responsabilités et préparation

- 6.1 Les gouvernements devraient veiller à ce que leurs centres de coordination de sauvetage (RCC) et les autres autorités nationales concernées aient le soutien et le pouvoir nécessaires pour s'acquitter de leurs tâches conformément à leurs obligations conventionnelles et aux présentes directives.
- 6.2 Les gouvernements devraient veiller à ce que leurs RCC et unités de sauvetage fonctionnent conformément aux normes et procédures du Manuel IAMSAR et que tous les navires battant leur pavillon aient le volume III de ce manuel à bord.
- 6.3 Un navire ne devrait pas subir de retard indû, ni encourir de charge financière ou d'autres difficultés après avoir prêté assistance à des personnes en mer; les États côtiers devraient donc libérer le navire dès que possible.

- 6.4 Normalement, toute coordination de recherche et de sauvetage qui a lieu entre un navire prêtant assistance et un ou plusieurs États côtiers devrait être gérée par l'intermédiaire du RCC responsable. Les États peuvent habiliter leurs RCC respectifs à gérer cette coordination 24 heures sur 24; ils peuvent également charger d'autres autorités nationales de prêter rapidement assistance au RCC pour accomplir ces tâches. Les RCC devraient être prêts à agir rapidement de manière autonome ou avoir mis en place des procédures appropriées, s'il y a lieu, pour mettre d'autres autorités à contribution afin que des décisions puissent être prises en temps voulu pour s'occuper des survivants.
- 6.5 Chaque RCC devrait avoir mis en place des plans et dispositifs efficaces, au niveau de l'exécution des opérations (plans et accords interinstitutions ou internationaux, le cas échéant) pour faire face à tous les types de situation de recherche et de sauvetage. Ces plans et dispositifs devraient couvrir les incidents qui se produisent dans la région de recherche et de sauvetage du RCC ainsi que ceux qui se produisent en dehors de sa propre région, si nécessaire, jusqu'à ce que le RCC responsable de la région dans laquelle l'assistance est fournie (voir le paragraphe 6.7) ou un autre RCC mieux situé pour s'occuper de l'incident, accepte d'en prendre la responsabilité. Ces plans et dispositifs devraient couvrir les modalités selon lesquelles le RCC pourrait coordonner :
- .1 une opération de récupération;
 - .2 le débarquement des survivants qui sont à bord d'un navire;
 - .3 la conduite des survivants en lieu sûr; et
 - .4 les efforts qu'il déploie avec d'autres entités (telles que les services des douanes et de l'immigration, ou le propriétaire du navire ou encore l'État du pavillon), si des questions autres que la recherche et le sauvetage se présentent pendant que les survivants sont à bord du navire prêtant assistance, concernant la nationalité, le statut ou les circonstances des survivants; traiter rapidement les questions de contrôle des frontières initial ou d'immigration afin de réduire au minimum les retards qui pourraient avoir un impact négatif sur le navire prêtant assistance, et notamment prendre des dispositions provisoires pour accueillir les survivants en attendant que ces questions soient résolues.
- 6.6 Des plans opérationnels, activités de liaison et moyens de communication devraient permettre d'assurer une bonne coordination, avant et pendant une opération de sauvetage, avec les compagnies de navigation et les autorités nationales ou internationales qui peuvent être amenées à participer aux efforts déployés pour l'intervention ou le débarquement.

- 6.7 Selon les circonstances, le premier RCC contacté devrait immédiatement s'efforcer de transférer la gestion de l'incident au RCC responsable de la région dans laquelle l'assistance est fournie. Lorsque le RCC responsable de la région SAR dans laquelle une assistance est nécessaire est informé de la situation, celui-ci devrait accepter immédiatement la responsabilité de la coordination des efforts de sauvetage, du fait que les responsabilités connexes, y compris les dispositions prises pour trouver un lieu sûr pour les survivants, incombent principalement au Gouvernement responsable de cette région. Toutefois, le premier RCC est responsable de la coordination de l'incident jusqu'à ce que le RCC responsable ou une autre autorité compétente en assume la responsabilité.
- 6.8 Les gouvernements et le RCC responsable devraient tout mettre en oeuvre pour réduire au minimum la durée du séjour des survivants à bord du navire prêtant assistance.
- 6.9 Les autorités gouvernementales responsables devraient tout mettre en oeuvre pour que les survivants qui se trouvent à bord du navire soient débarqués le plus rapidement possible. Toutefois, le capitaine devrait savoir que, dans certains cas, la coordination nécessaire peut entraîner des retards inévitables.
- 6.10 Le RCC devrait s'efforcer d'obtenir ce qui suit auprès du capitaine du navire prêtant assistance :
- .1 des renseignements sur les survivants, notamment leurs nom, âge, sexe, état de santé et état médical apparents, ainsi que tous soins médicaux particuliers dont ils pourraient avoir besoin;
 - .2 l'opinion du capitaine sur le maintien en sécurité du navire prêtant assistance;
 - .3 les mesures que le capitaine a prises et menées à bien ou celles qu'il a l'intention de prendre;
 - .4 l'autonomie actuelle du navire prêtant assistance avec les personnes supplémentaires à bord;
 - .5 le prochain port d'escale prévu du navire prêtant assistance;
 - .6 les moyens auxquels le capitaine accorde la préférence pour débarquer les survivants;
 - .7 toute aide dont le navire prêtant assistance pourrait avoir besoin pendant et après l'opération de récupération; et
 - .8 tout facteur particulier (par exemple conditions météorologiques régnantes, cargaison vulnérable en fonction de la durée du voyage).

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

Lieu sûr

- 6.12 Un lieu sûr (tel que mentionné au paragraphe 1.3.2 de l'annexe de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage) est un emplacement où les opérations de sauvetage sont censés prendre fin. C'est aussi un endroit où la vie des survivants n'est plus menacée et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux). De plus, c'est un endroit à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale.
- 6.13 Un navire prêtant assistance ne devrait pas être considéré comme un lieu sûr, du seul fait que les survivants, une fois qu'ils se trouvent à bord du navire, ne sont plus en danger immédiat. Il se peut qu'un navire prêtant assistance ne dispose pas des installations et du matériel appropriés pour accueillir des personnes supplémentaires à bord sans mettre sa propre sécurité en péril ou pour s'occuper correctement des survivants. Même si le navire a la possibilité d'héberger les survivants en toute sécurité et peut faire office de lieu sûr provisoire, on devrait le dégager de cette responsabilité dès que d'autres dispositions peuvent être prises.
- 6.14 Un lieu sûr peut être à terre ou à bord d'une unité de sauvetage ou d'une autre embarcation ou installation appropriée en mer pouvant être utilisée comme lieu sûr jusqu'à ce que les survivants soient débarqués pour aller vers leur prochaine destination.
- 6.15 Les Conventions, telles que modifiées, indiquent que la conduite en lieu sûr devrait tenir compte des circonstances particulières à chaque cas. Celles-ci peuvent comprendre certains facteurs tels que la situation à bord du navire prêtant assistance, les conditions sur place, la nécessité de soins médicaux et la disponibilité d'unités de transport ou d'autres unités de sauvetage. Du fait de l'unicité de chaque cas, le choix d'un lieu sûr peut être tributaire de toutes sortes de facteurs importants.
- 6.16 Les Gouvernements devraient coopérer entre eux pour fournir des lieux sûrs appropriés aux survivants, après avoir examiné les facteurs et risques pertinents.
- 6.17 La nécessité d'éviter le débarquement dans des territoires où la vie et la liberté des personnes qui affirment avoir des craintes bien fondées de persécution seraient menacées est à prendre en compte dans le cas de demandeurs d'asile et de réfugiés récupérés en mer.

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

Considérations ne relevant pas de la recherche et du sauvetage

- 6.19 Lorsque le statut des survivants ou d'autres questions ne relevant pas de la recherche et du sauvetage doivent être résolus, les autorités appropriées peuvent souvent s'occuper de ces questions après que les survivants ont été conduits en lieu sûr. Entre-temps, les RCC sont responsables de la coopération avec les autorités nationales ou internationales ou autres qui sont mises en cause dans la situation. Parmi les considérations ne relevant pas de la recherche et du sauvetage auxquelles l'on devrait peut-être prêter attention figurent, par exemple, les déversements d'hydrocarbures, les enquêtes sur place, l'assistance, les survivants qui sont des migrants ou des demandeurs d'asile, les besoins des survivants après qu'ils ont été conduits en lieu sûr, ainsi que les questions de sécurité, de sûreté ou de maintien de l'ordre. C'est à des autorités nationales autres que les RCC qu'incombe généralement la responsabilité de telles initiatives.
- 6.20 Toutes les opérations et procédures, telles que le filtrage et l'évaluation du statut des personnes secourues, qui vont au-delà de l'assistance fournie aux personnes en détresse, ne devraient pas gêner la prestation d'assistance ou retarder indûment le débarquement des survivants qui sont à bord du ou des navires prêtant assistance.
- 6.21 Bien que les questions autres que le sauvetage, qui ont trait aux demandeurs d'asile, aux réfugiés et au statut de migrant, ne relèvent pas de la compétence de l'OMI et sortent du cadre des Conventions SOLAS et SAR, les gouvernements devraient être conscients de l'assistance que les organisations internationales ou les autorités d'autres pays pourraient fournir en de telles circonstances; ils devraient pouvoir les contacter rapidement et fournir toutes les instructions dont leurs RCC pourraient avoir besoin à cet égard, y compris la procédure à suivre pour alerter les autorités nationales appropriées et les mettre à contribution. Les États devraient veiller à ce que leurs mécanismes d'action soient suffisamment souples pour englober toute la gamme de responsabilités qui leur incombent.
- 6.22 Les autorités responsables de ces questions peuvent demander que les RCC obtiennent certains renseignements auprès du navire prêtant assistance au sujet d'un navire ou d'une autre embarcation en détresse, ou certains renseignements sur les personnes secourues. Les autorités nationales concernées devraient également être conscientes de ce dont elles ont besoin pour coopérer avec le RCC (notamment en ce qui concerne la prise de contact avec les navires) et réagir de toute urgence lors de situations mettant en cause des personnes secourues qui sont à bord de navires.

Appendice

**QUELQUES OBSERVATIONS SUR LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE
PERTINENTE**

- 1 L'obligation du capitaine de prêter assistance en mer est une tradition maritime de longue date. Elle est reconnue en droit international. L'article 98 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer codifie cette obligation en ce que tout "État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers... il prêle assistance à quiconque est trouvé en péril en mer..." et impose aux États l'obligation de faciliter "la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne...".
- 2 La Convention SAR définit *le sauvetage* comme une "opération destinée à repêcher des personnes en détresse, à leur prodiguer les premiers soins médicaux ou autres dont elles pourraient avoir besoin, et à les remettre en lieu sûr". Les services de recherche et de sauvetage sont définis comme l'"exécution, en cas de détresse, des fonctions de surveillance, de communication, de coordination ainsi que de recherche et de sauvetage, y compris prestation de conseils médicaux, de soins médicaux initiaux, ou évacuation sanitaire, en faisant appel à des ressources publiques et privées, avec la coopération d'aéronefs, de navires et d'autres engins et installations". Les services de recherche et de sauvetage comprennent la prise de dispositions pour débarquer les survivants qui sont à bord des navires prêtant assistance. La Convention SAR établit le principe selon lequel les États délèguent à leurs centres de coordination de sauvetage (RCC) la responsabilité et le pouvoir d'agir en tant que point de contact principal pour les navires, les unités de sauvetage, d'autres RCC et d'autres autorités de coordination des opérations de recherche et de sauvetage. S'agissant des obligations qui incombent aux États, la Convention SAR aborde également la nécessité de prendre des dispositions relatives aux services de recherche et de sauvetage, la création de RCC, la coopération internationale, les procédures de mise en oeuvre des RCC et l'utilisation des systèmes de comptes rendus de navires.
- 3 La Convention SAR ne définit pas l'expression "lieu de refuge". Toutefois, définir un lieu de refuge en se référant uniquement à un emplacement géographique serait contraire au but de cette convention. Par exemple, un lieu de refuge ne se trouve pas nécessairement à terre. Il serait préférable de déterminer ce qui constitue un lieu de refuge en fonction de ses caractéristiques et de ce qu'il peut apporter aux survivants. C'est un emplacement où l'opération de sauvetage est censée prendre fin. C'est aussi un endroit où la vie des survivants n'est plus en danger et où l'on peut subvenir à leurs besoins fondamentaux (tels que des vivres, un abri et des soins médicaux). C'est également un lieu à partir duquel peut s'organiser le transport des survivants vers leur prochaine destination ou leur destination finale.

- 4 La règle V/33.1 de la Convention SOLAS dispose que "le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, des renseignements indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter avec toute la célérité voulue à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible." D'autres instruments internationaux contiennent des obligations équivalentes. Aucune des dispositions du présent texte n'est censée modifier ces obligations. Le respect de ces obligations est essentiel si l'on veut préserver l'intégrité des services de recherche et de sauvetage. L'article IV de la Convention SOLAS (cas de force majeure) protège le capitaine dans la mesure où la présence de personnes à bord du navire par raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doit pas être utilisée comme critère pour vérifier l'application au navire des dispositions de la Convention. Dans la règle 7 du chapitre V, la Convention SOLAS aborde également la question de la responsabilité des Gouvernements en matière d'organisation des services de sauvetage.
- 5 En tant que principe général du droit international, la souveraineté d'un État autorise celui-ci à surveiller ses frontières, exclure les étrangers de son territoire et promulguer des lois qui régissent l'entrée des étrangers sur son territoire. La souveraineté d'un État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à la mer territoriale, sous réserve des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres règles du droit international. En outre, aux termes de l'article 21 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale pour prévenir, entre autres, les infractions aux lois d'immigration de l'État côtier.
- 6 Conformément à l'article 18 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le passage inoffensif d'un navire comprend l'arrêt et le mouillage dans la mer territoriale des États côtiers "mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse". La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'aborde pas expressément la question de l'existence d'un droit d'entrée dans un port en cas de détresse, mais en vertu du droit international coutumier il pourrait y avoir un droit universel, bien que non absolu, autorisant un navire en détresse à entrer dans un port lorsqu'un danger évident menace la sécurité des personnes à bord de ce navire. Du fait que ce type de danger s'aggrave avec le temps, l'entrée immédiate dans un port est nécessaire pour garantir la sécurité du navire et des personnes qui sont à bord. Néanmoins, le droit d'un navire en détresse d'entrer dans un port est fonction de l'équilibre que l'on aura établi entre la nature et l'imminence du danger qui menace la sécurité du navire et les risques que présente, pour le port, l'entrée du navire. Ainsi, l'État côtier pourrait refuser l'accès à ses ports lorsqu'un navire représente une menace grave et inacceptable pour la sécurité, l'environnement, la santé ou la sûreté de cet État côtier après que la sécurité des personnes à bord est assurée.

- 7 La défense d'expulsion et de refoulement, visée à l'article 33.1 de la Convention relative au statut des réfugiés, interdit aux États d'expulser ou de refouler un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques. D'autres textes de droit international contiennent également une défense d'expulsion et de refoulement vers un lieu où il y a des raisons sérieuses de penser que la personne risque d'être soumise à la torture.
- 8 Les autres dispositions pertinentes, qui ne relèvent pas toutes de la compétence de l'OMI, sont notamment les suivantes :

Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, telle que modifiée dans sa totalité

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, chapitre V, règle 33

Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, notamment la section 6.C, et les normes 6.8 à 6.10

Convention internationale de 1989 sur l'assistance, article 11

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, article 98

Convention des Nations Unies de 1951 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967

Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée 2000, et ses protocoles additionnels, à savoir le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer et le Protocole visant à réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants.

Résolution A.773 (18), intitulée "Renforcement de la sauvegarde de la vie humaine en mer par le biais de la prévention et de l'élimination des pratiques dangereuses liées au transport clandestin de personnes à bord des navires"

Résolution A.871 (20), intitulée "Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin"

Résolution A.867 (20), intitulée "Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer"

Plan SAR mondial de l'OMI (SAR.8/Circ.1 et additifs) (le volume 5 de la liste des signaux radioélectriques de l'Amirauté est une autre solution possible)

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

ANNEXE 35

**PROJETS D'AMENDEMENTS A LA CONVENTION SOLAS DE 1974 CONCERNANT
LES MODÈLES DE CERTIFICATS DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE**

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE
HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE**

APPENDICE

CERTIFICATS

Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers

- 1 Remplacer le modèle de Certificat par ce qui suit :

**MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE
À PASSAGERS**

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE À PASSAGERS

Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement (Modèle PNUC)

(Cachet officiel)

(État)

Pour $\frac{\text{un}^1}{\text{un court}}$ voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif

sous l'autorité du Gouvernement

(nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

¹ Rayer la mention inutile.