

Entrée 3 : Le sauvetage en mer des migrants : le droit international entre principes universels et difficultés d'application

ou

Entrée 1 : Le droit de sauvetage en mer des migrants peut-il survivre à la tendance sécuritaire des Etats ?

Programme DGEMC : 1.3 - Les relations internationales et le droit, 2.2.1 - Liberté et sécurité, 2.3.1 - Nationalité et migrations

Notions juridiques : convention internationale, organisation internationale, juridiction internationale, droit international public. Institutions : organisation des Nations unies

Thème : Droit international

Angle : Droit de la mer : nous nous occuperons ici du droit de la mer comme l'un des volets les plus représentatifs des caractéristiques, des contradictions internes et des défis du droit international.

Principe : l'obligation de sauvetage en mer

Problématique : Le sauvetage des personnes en détresse en mer est l'un des principes les plus anciens du droit de la mer, il date de l'époque du droit dit coutumier. Il a été repris et formalisé à plusieurs reprises dans la seconde moitié du XXème siècle par plusieurs conventions internationales qui précisent l'obligation de sauvetage par les navires et qui mettent en place des obligations pour les Etats d'assurer les moyens techniques de ce sauvetage. Mais cette obligation pour les acteurs de la mer – que l'on pourrait concevoir comme un droit de l'homme pour les personnes en détresse – est de plus en plus difficile à appliquer dans le contexte particulier de la Mer méditerranée et des migrations massives qui y ont lieu et qui génèrent des situations de détresse de plus en plus nombreuses. Les ONG qui envoient des navires pour secourir des migrants en détresse font face à des pressions lourdes de la part de certains Etats du Sud de l'Europe, qui s'inscrivent dans une logique toujours plus sécuritaire et qui tentent d'élaborer des instruments juridiques proposés pour empêcher le sauvetage et pour ne pas accueillir les migrants. Au nom de leur souveraineté, ils remettent ainsi en cause les principes du droit international, qu'ils sont pourtant responsables d'appliquer en raison de leur participation aux conventions et organisations internationales.

Les difficultés du sauvetage en mer des migrants montrent donc les limites du droit international face à la interprétation et la souveraineté des Etats censés l'appliquer.

Plan :

Introduction : les migrations trans-méditerranéennes et les affaires de sauvetage ...

I. Le sauvetage en mer, un principe fondamental et ancien du droit international

→ dans le droit coutumier

→ dans le droit formalisé au XXème siècle

II. Les difficultés d'application du droit international par les Etats

→ en raison de ses zones d'ombre du droit international

→ en raison des contradictions internes au droit international

→ en raison d'une tendance politique à la criminalisation du sauvetage

III. Une question encore sans réponse

→ les actions de la justice contre Salvini

→ le revirement du gouvernement italien

→ les tentatives d'accords entre Etats

Plusieurs documents sont proposés, mais on peut en sélectionner seulement une partie pour illustrer les propos. La séquence peut donc être construite de manière plus ou moins approfondie et réalisée en 6 heures ou en 3 heures.

Introduction : les migrations trans-méditerranéennes et les affaires de sauvetage ...

Depuis quelques années, plusieurs épisodes se sont enchaînés de navires d'ONG ayant recueilli des migrants et contraints à errer durant des jours en Méditerranée, en raison des refus successifs d'États côtiers de les admettre dans leurs ports.

Un document d'actualité :

Doc 1 : Au large de la Libye, un bateau avec 130 migrants fait naufrage

Comme les 22 membres de son équipage, Morgane Lescot, chargée de communication sur l'*Ocean Viking*, navire humanitaire de l'association [SOS Méditerranée](#), est encore sous le choc de ce «*sinistre spectacle*». Jeudi 22 avril, les équipes présentes sur le bateau de sauvetage ont repéré au large de la Libye une dizaine de corps près d'une embarcation pneumatique retournée. En cinq ans, jamais les équipes de l'*Ocean Viking* n'ont assisté à un naufrage de cette ampleur. (...)

«Fosse commune à ciel ouvert»

«*Il y a trop peu de navires de sauvetage en mer Méditerranée. Actuellement, on est tout seuls et ce n'est pas suffisant, s'insurge Morgane Lescot. La Méditerranée devient une fosse commune à ciel ouvert, des gens se noient à la porte de l'Europe et les autorités ne font rien.*»

Ce nouveau drame intervient une semaine après que le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR) et l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) ont annoncé la découverte de 41 corps de migrants au large des côtes tunisiennes. Selon un recensement effectué par l'OIM, au moins 453 migrants sont morts en mer Méditerranée depuis le début de l'année.

Source : Au large de la Libye, un bateau avec 130 migrants fait naufrage, Libération, 23 avril 2021

https://www.liberation.fr/international/au-large-de-la-libye-un-bateau-avec-130-migrants-fait-nauffrage-20210423_AERFVMZ4K5H3LGQC4RWYO6RQ5A/

Mais le phénomène décrit a connu des développements importants au cours des années 2018- 2019.

Doc 2 : Méditerranée : des centaines de migrants bloqués en mer

Le "Lifeline", un navire humanitaire, est bloqué en Méditerranée depuis samedi 23 juin au large de Malte. À son bord se trouvent 239 personnes, dont 14 femmes et quatre bébés. Aucun pays n'est candidat pour accueillir ce bateau.

De sauvetages en blocages, l'odyssée des bateaux de migrants empoisonne l'Europe depuis deux semaines. Le "Lifeline" attend toujours de connaître son port d'accueil. À son bord se trouvent 239 migrants. De son côté, la France rappelle le droit international. "*Lorsque vous avez un bateau et que vous faites du sauvetage en mer, ce qui est le cas des passagers du 'Lifeline', vous les débarquez dans le port sûr le plus proche. Ici c'est Malte ou c'est l'Italie*", a déclaré Nathalie Loiseau, ministre chargée des Affaires européennes.

Deux navires attendent des instructions

Malte et l'Italie continuent de fermer leurs ports. Le 'Lifeline' reste au large de La Valette. Un autre bateau, le "Alexander Maersk", mouille lui au large de la Sicile. Ce porte-conteneur danois a 108 migrants secourus vendredi à son bord. Ces navires attendent toujours des instructions, alors que la météo se fait de plus en plus menaçante.

https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/migrants/mediterranee-des-centaines-de-migrants-bloques-en-mer_2819601.html, 25/06/2018

Questions : Quel principe fondamental du droit international est rappelé par la France ? Quels États devraient, selon le droit, accueillir ces migrants ?

I. Le sauvetage en mer, un principe fondamental et ancien du droit international

Le sauvetage ou l'assistance à des personnes en détresse est l'un des plus anciens principes du droit de la mer, lui-même l'un des volets les plus anciens du droit international, apparu sous forme coutumière et codifié par la suite.

a) Dans le droit coutumier

Cette obligation est l'une des plus ancestrales, elle était prévue par les règles coutumières du droit de la mer.

Doc 3 : Porter secours aux personnes en danger en mer est obligatoire depuis le XVII^e siècle

Les océans fascinent depuis toujours, aussi bien pour leur beauté et leur attractivité que pour leur dangerosité. On se souvient des vers de Victor Hugo qui, dans *Oceano Nox*, chantait les « *naufragés, victimes d'une mer sans fond (...) sous l'aveugle océan à jamais enfouis !* » C'est cette inquiétude inhérente aux risques liés aux activités maritimes qui a donné naissance à l'obligation de porter secours. L'actualité tragique commande de s'interroger sur l'origine de cette obligation, son contenu et la manière dont elle est appliquée par nos démocraties européennes.

La naissance de l'obligation. Dès le XVII^e siècle, le droit français organise l'obligation de porter secours aux personnes en danger en mer. L'ordonnance de la marine de 1681 imposait déjà à quiconque voyant des personnes en danger de naufrage de faire tout pour les secourir. Dans le même sens, un devoir d'assistance est imposé aux navires publics français dès 1790.

La pratique française étant loin d'être isolée, l'obligation va petit à petit s'étendre à tous les capitaines de navires. Elle sera accompagnée du développement par les Etats côtiers de services de sauvetage au large de leurs côtes. Ainsi, à la suite de terribles accidents maritimes, le Parlement britannique créa, en 1823, une société pour la sauvegarde des naufragés et de leurs biens qui deviendra la Royal National Lifeboat Institution.

A peine quelques années plus tard, une société semblable était créée à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). L'obligation d'assistance moderne était donc créée dès le début du XIX^e siècle. Elle a depuis acquis une valeur coutumière et s'impose donc à tous les Etats.

Source : Dans une tribune au « Monde », la chercheuse Kiara Neri, explique comment l'esprit de l'obligation coutumière a été détourné de son objet humanitaire. 5 octobre 2018

https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/10/05/aux-origines-du-sauvetage-en-mer_5365169_3232.html

Question : Quels sont les acteurs concernés par l'obligation de porter assistance aux personnes en danger en mer ?

En raison du caractère très particulier des activités en mer, des règles encadrent les situations de détresse et imposent au capitaine d'un navire le devoir de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer, et ce indépendamment de la nationalité de cette personne, de son statut ou des circonstances dans lesquelles elle a été trouvée.

b) Dans le droit codifié au XX^e siècle

Le droit international a connu un développement sans précédent dans la seconde moitié du XX^e siècle, et s'incarne dans une série de conventions et traités signés par les Etats souverains, dont la plupart tournent autour de l'ONU => la « constellation onusienne ».

→ L'Organisation maritime internationale : 1958

Doc 4 : L'Organisation maritime internationale

Il est admis depuis longtemps que le meilleur moyen d'améliorer la sécurité en mer consiste à élaborer des règles internationales qui soient suivies par toutes les nations maritimes et, depuis le milieu du XIX^{ème} siècle et après, un certain nombre d'instruments ont été adoptés en ce sens. Plusieurs pays avaient proposé de mettre en place un organisme international permanent pour promouvoir la sécurité maritime de manière plus efficace, mais il a fallu attendre la création de l'ONU elle-même avant que cet objectif ne soit réalisé. En 1948, une Conférence internationale convoquée à Genève a adopté une convention portant officiellement création de l'OMI (dont le premier nom était Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, ou OMCI, qui est ensuite devenue l'OMI en 1982).

La Convention portant création de l'OMI est entrée en vigueur en 1958 et la nouvelle Organisation s'est réunie pour la première fois l'année suivante.

<https://www.imo.org/fr/about/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

Question : Pourquoi l'ONU est les organisations qui en relèvent ont-elles été créées à la moitié du XX^{ème} siècle ?

La tragédie de la seconde Guerre mondiale a impulsé la recherche de la paix et de la coopération internationale : l'après-guerre constitue une période très faste du droit international, avec la mise en place de l'ONU et d'une multitude d'organisations internationales.

→ La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (SOLAS, *Safety Of Life At Sea*) : 1980

C'est une convention internationale adoptée en 1914 à la suite du naufrage du *Titanic* en 1912 et plusieurs fois réactualisée jusqu'à sa dernière version adoptée le 1er novembre 1974 au sein de l'**Organisation maritime internationale** et entrée en application le 25 mai 1980. Son objectif est de prévenir les accidents et de garantir la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Doc 5 : La Convention SOLAS sur la sûreté en mer, 1974

Chapitre V, Règle 7 : Les États Parties sont contraints de « prendre les dispositions nécessaires pour la communication et la coordination en cas de détresse dans la zone relevant de sa responsabilité et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer à proximité de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de recherche et de sauvetage jugées réalisables et nécessaires [...] ».

Chapitre V, Règle 33(1) : « le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage [...] ».

La convention prévoit donc deux obligations :

- obligation pour les États côtiers de mettre en place des installations permettant la recherche et le sauvetage en mer
- obligation des capitaines de navire de se porter à toute vitesse au secours des personnes se trouvant en détresse en mer

→ La Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) consacrée spécifiquement aux opérations de secours en mer, fut adoptée à Hambourg en 1979.

Doc 6 : Les dispositions de la SAR, 1979

Sur le plan pratique, la convention SAR a permis de :

- Mettre en place un cadre international d'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse
- Créer des *MRCC* (*Maritime Rescue Coordination Center*) connectés au système mondial de détresse et de sécurité en mer.

En France les MRCC sont représentés par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) avec une compétence sur la zone économique exclusive, soit sur plus de 11 millions de km².

La Convention SAR organise également les zones de sauvetage, point de départ de la mise en jeu de la responsabilité des États, en exigeant que les opérations de recherche et de sauvetage soient menées par le pays dont dépendent les eaux territoriales où l'embarcation en détresse est repérée, ou qui assure la responsabilité de la région de recherche et de sauvegarde dans laquelle l'assistance doit être prêtée.

Source : L'encadrement juridique du sauvetage en mer, 2020

<https://www.legisplaisance.fr/2020/07/27/lencadrement-juridique-du-sauvetage-en-mer/>

Question : Quelle forme concrète prend la responsabilité des États dans le sauvetage en mer ?

Doc 7 : Les zones SAR de recherche et de sauvetage. Chaque Etat est responsable pour une zone qui va largement au-delà de ses eaux territoriales.



Credit : Worldwide Search and Rescue SAR contacts.

=> Les **Etats** sont en charge d'une zone de responsabilité pour la recherche et le sauvetage en mer (zones « SAR »); ils doivent mettre en place un ou plusieurs centres de coordination (MCCR ou CROSS) avec les moyens nécessaires. Depuis cette convention, un accord délimitant des zones de sauvetage a été passé entre les États bordant la Méditerranée. Les dispositions du droit international sont donc mises en application par les Etats eux-mêmes.

! La Libye n'a pas créé de MCCR.

Doc 8 : Les amendements aux Conventions SOLAS et SAR, 2006

Pourtant, une fois le sauvetage réalisé, certains problèmes peuvent se poser, notamment lorsqu'il s'agit de

trouver un accord entre Etats pour débarquer des migrants et des réfugiés, surtout si ces derniers n'ont pas de documents de voyage. Prenant acte de ce problème, les Etats membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont récemment amendé deux des conventions internationales applicables en matière de droit maritime, afin que l'obligation d'un capitaine de navire de prêter assistance soit bel et bien assortie de l'obligation correspondante qui oblige les Etats à coopérer en matière de sauvetage, à la fois pour prendre le relais du capitaine dans ses fonctions d'assistance aux survivants et pour permettre aux personnes secourues en mer dans de telles circonstances d'être débarquées rapidement en un lieu sûr.

Source : Sauvetage en mer. Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés, OIM, HCR

Question : Comment les Etats doivent-ils prendre le relais du capitaine dans le sauvetage ?

→ **La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) (« Montego Bay ») ou la « Constitution des mers »** : une convention qui codifie l'ensemble des règles internationales concernant l'utilisation et l'exploitation des mers.

Doc 9 : La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), ou Convention de Montego Bay

Au cours de cette période, plusieurs Conférences des Nations Unies sur le droit de la mer ont eu lieu en vue d'établir un traité international unique qui régirait toutes les affaires maritimes. L'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), en 1982, a été l'aboutissement d'un processus lancé quinze ans auparavant. Cette année-là, la communauté internationale a en effet franchi un pas décisif en parvenant à un accord sur un traité international d'ensemble qui, à ce jour, continue de faire régner l'ordre sur les océans de la planète.

La Convention sur le droit de la mer — ou « Constitution de la mer » comme on l'appelle souvent — a été saluée comme l'un des instruments juridiques les plus importants du XXe siècle. Son champ d'application est vaste et couvre l'ensemble de l'espace marin et de ses utilisations, y compris la navigation et le survol, l'exploration et l'exploitation des ressources, la conservation des ressources biologiques, la protection et la préservation du milieu marin et la recherche scientifique marine.

Les principales caractéristiques de la Convention :

- Les États côtiers jouissent d'une souveraineté sur leur mer territoriale, qui s'étend jusqu'à 12 milles marins du littoral. Les navires et aéronefs de tous les pays bénéficient d'un « droit de passage inoffensif ».
- Les États côtiers jouissent, dans une « Zone économique exclusive » de 200 milles marins, de droits souverains sur les ressources naturelles et sur certaines activités économiques.
- Les États côtiers ont juridiction sur les ressources de leur plateau continental (extension sous-marine du territoire d'un État) pour explorer et exploiter ses ressources naturelles. La limite du plateau est fixée à 200 milles marins de la côte, ou plus dans certains cas.
- La Convention établit un mécanisme obligatoire et compréhensif de règlement des différends.
- La Convention a porté création de trois nouveaux organismes internationaux (l'Autorité internationale des fonds marins, le Tribunal international du droit de la mer et la Commission des limites du plateau continental).

Source : Les océans et le droit de la mer, Nations Unies

<https://www.un.org/fr/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/>

Doc 10 : Article 98 - Obligation de prêter assistance

1. Tout Etat 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.

2. Tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux.

Source : Textes de référence sélectionnés : Sauvetage en mer, interception maritime et passagers clandestins, UNHCR, mai 2007

<https://www.refworld.org/pdfid/474150622.pdf>

Question : Quelles sont les obligations des Etats de pavillon et celles des Etats côtiers ?

Conclusion :

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

- de secourir les personnes en détresse
- de prévoir des centres de secours et de recherche en mer
- de procéder à leur débarquement dans un lieu sûr

Les règles du droit international (de la mer) sont **élaborées** par la volonté des **Etats souverains** (source du droit international : les traités et conventions).

Les règles du droit international (par exemple l'obligation de sauvetage en mer) sont aussi **appliquées** par les moyens des **Etats souverains**.

On peut envisager de faire un pont vers le droit international des réfugiés

Le réfugié est protégé par plusieurs instruments juridiques :

- le droit international des réfugiés : Convention de Genève sur le statut des réfugiés de 1951
- le droit international des droits de l'Homme : Déclaration Universelle des Droits de l'Homme
- le droit international humanitaire (convention de Genève sur la protection des personnes civiles).

Institutions : Haut comité pour les réfugiés (HCR), l'Organisation internationale pour les migrations (OIM)

II. Les difficultés d'application du droit international par les Etats

Le droit international émane de la volonté des Etats de se donner des règles communes. Ils sont aussi les acteurs de son applications. Mais l'application des dispositions internationales peut se heurter à différentes difficultés : une marge d'interprétation de la règle en absence d'une juridiction pour trancher, les contradictions qui peuvent exister entre les différentes normes juridiques, l'absence de volonté des Etats de se soumettre à des engagements qu'ils ont eux-même pris à d'autres époques.

a) En raison de ses zones d'ombre du droit international

Doc 11 : Qui doit porter secours aux migrants en détresse ?

Dans le cas du *Lifeline*, Rome accuse l'ONG allemande d'avoir agi en contravention du droit international en prenant à son bord les migrants alors que les gardes-côtes libyens étaient en train d'intervenir. "*Le fait que des gardes-côtes libyens soient déjà en train d'intervenir n'empêche pas d'autres de porter aussi secours*", estime Marie-Laure Basilien-Gainche, professeure de droit public à l'université Lyon-3, dans *Le Parisien*.

Des migrants recueillis sur un navire peuvent-ils être considérés en état de détresse ?

(...) "Tout dépend de ce que l'on entend par sauvetage en mer, explique dans *La Croix* Christian Buchet, directeur du Centre d'étude de la mer de l'Institut catholique de Paris. *Il y a bien obligation de porter assistance à des gens en détresse. Mais cette obligation concerne-t-elle des gens à bord d'un bateau comme l'Aquarius ? Certains avocats vont diront oui, d'autres non.*"

Quel État doit organiser le débarquement sur son sol ?

C'est le nerf de la guerre. D'après le HCR, "le droit maritime international ne fournit pas d'obligations spécifiques qui détermineraient dans tous les cas quel État est en charge d'autoriser le débarquement sur son sol".

Mais cela ne signifie pas que lorsqu'un navire avec un grand nombre de migrants vulnérables approche de ses côtes, un pays peut simplement brandir un signal d'interdiction et se laver les mains de la suite.

Le HCR souligne également que des "traités clés" prévoient qu'une nation "responsable d'une zone de recherche et de sauvetage où se déroule un sauvetage est tenue d'exercer 'la responsabilité primaire'" de coordonner un débarquement en toute sécurité.

"Le nord des côtes de la Libye est une zone grise où il n'y a aucun Centre de coordination de sauvetage maritime compétent, explique à franceinfo Antoine Laurent, responsable des opérations maritimes pour l'ONG SOS Méditerranée. L'Italie, depuis une dizaine d'années, s'est portée 'volontaire' pour assurer la coordination et même les sauvetages. C'est la première fois que le MRCC de Rome se déclare incompetent."

Selon la ministre française chargée des Affaires européennes, Nathalie Loiseau, c'est bien à l'Italie ou à Malte de prendre en charge le *Lifeline*. "La France rappelle le droit international : lorsque vous avez un bateau et que vous faites du sauvetage en mer – c'est le cas des passagers du *Lifeline* –, vous les débarquez sur le port sûr le plus proche (...) C'est Malte ou c'est l'Italie", a-t-elle déclaré sur France 2.

Les navires peuvent-ils accoster en Libye ?

"Les États sont obligés de coopérer afin de trouver un lieu sûr pour débarquer les migrants secourus dans leur zone de recherche et de sauvetage", explique le porte-parole de l'OIM, Leonard Doyle.

"L'État qui a la responsabilité de faire du sauvetage en mer dans une zone a l'obligation de conduire les personnes vers un lieu sûr", confirme Céline Schmitt, porte-parole du HCR, dans *La Croix*. Il ne s'agit pas forcément de l'un de ses ports. Mais ce qui est certain, rappelle *Le Parisien*, c'est que les ports libyens ne sont pas considérés comme des endroits sûrs vu les persécutions que risquent de subir les réfugiés dans ce pays.

Le pays où le débarquement a lieu doit-il gérer les demandes d'asile ?

Le HCR rappelle que même si un pays laisse accoster un navire, cela ne signifie pas qu'il assume la responsabilité à long terme des migrants. *"Un État qui autorise le débarquement sur son territoire de personnes secourues – en particulier dans des situations impliquant un grand nombre de personnes – ne doit pas, du point de vue du HCR, être seul responsable de fournir des solutions durables sur son propre sol",* précise l'agence de l'ONU.

Reste que le règlement de Dublin, adopté par l'Union européenne, prévoit que la demande d'asile des migrants, s'ils peuvent prétendre au statut de réfugié, doit être traitée par le premier pays d'entrée. Ensuite, *"les pays européens ont adopté le principe de se répartir les demandeurs d'asile au prorata de leur population. Mais aucun quota n'a été fixé, l'Autriche et les pays de l'est de l'Europe se refusant à accueillir un seul migrant sur leur sol,* rappelle le professeur de droit Jean-Pierre Beurrier. *L'Italie se trouve donc seule à faire face à l'afflux de migrants qui débarquent dans ses ports."*

https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/migrants/aquarius/aquarius-lifeline-que-dit-le-droit-international-sur-le-sauvetage-des-migrants-en-mer_2819249.html

Question : Recensez les différentes difficultés liées à l'interprétation des conventions internationales concernant le sauvetage en mer.

Le droit international, comme le droit national, comporte des dispositions ouvertes à interprétation, sauf qu'en droit international il n'y a pas toujours une juridiction pour trancher. D'où le rôle très important des États pour interpréter et appliquer le droit international.

b) En raison des contradictions internes au droit international

Doc 12 : Des normes à finalités opposées

Ainsi, tout va dépendre de la priorité et de la primauté que l'on va conférer, sur un arrière-fond politique, à des normes aux finalités opposées.

D'une part, l'État côtier a le droit de réglementer l'accès à ses ports, ceux-ci faisant partie de ses eaux maritimes intérieures, eaux de souveraineté pratiquement assimilées au territoire terrestre. Il a ainsi le pouvoir de les fermer à certains navires en invoquant des raisons de sécurité et d'ordre public.

De même, le protocole additionnel à la convention de Palerme du 15 novembre 2000, relatif à la lutte contre le trafic illicite de migrants, autorise notamment les États à coopérer dans l'organisation de patrouilles maritimes permettant d'empêcher des migrants de prendre la mer, mais aussi de refouler les embarcations vers leur point de départ. On privilégie dans ce cas la lutte contre les passeurs au détriment de leurs victimes, celles-ci pouvant laisser la vie dans ces refoulements qui entravent de fait le droit de demander l'asile et le droit de séjour pendant l'examen du bien-fondé de la demande.

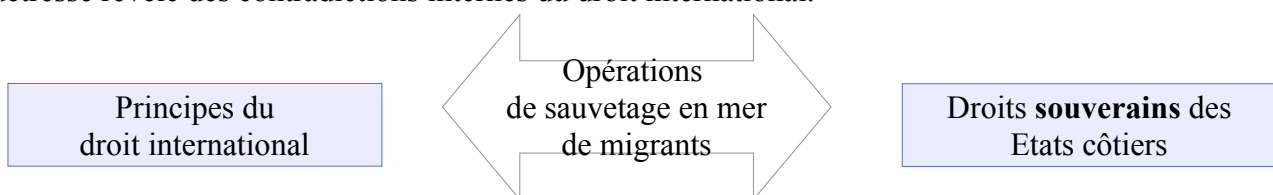
En revanche, les conventions internationales de protection des droits fondamentaux telles que la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) énoncent des principes clairs qui sont susceptibles de pouvoir s'appliquer aux migrants secourus en mer comme à ceux qui sont venus par la voie terrestre. A l'arrivée sur le territoire de migration : droit au traitement individuel et différencié de chaque cas ; enregistrement et traitement par l'État, en l'occurrence l'État du port, des demandes d'asile et donc d'accès au statut de réfugié ; il en résulte l'interdiction de tout refoulement systématique ; interdiction du renvoi des migrants secourus en mer vers leur pays d'origine ou de départ pour la traversée quand il n'est pas un « pays sûr » au sens de la Convention – plus particulièrement de son article 3 – et de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (Strasbourg).

Plus encore, le refoulement en mer vers son lieu de départ d'une embarcation en mauvais état manifeste de navigabilité a pu être considéré comme une atteinte au droit à la vie. Dans le même sens doit s'appliquer l'article 33 de la convention de Genève du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés selon lequel un État « 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 [...] », ce qui est le cas des États où règne un climat de violence, d'insécurité, de discriminations diverses.

Source : Quels sont les droits des migrants en mer ?, 2019

<https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/271043-quels-sont-les-droits-des-migrants-en-mer>

Le principe du sauvetage en mer a pu être consensuel tant qu'il concernait des cas ponctuels. Le phénomène des migrations de masse par la mer et la nécessité de sauver des centaines de migrants en détresse révèle des contradictions internes du droit international.



c) En raison d'une tendance politique à la criminalisation du sauvetage

De multiples procédures judiciaires, notamment pour trafic illicite de migrants, ont été engagées contre les capitaines de navires ou les ONG réalisant du sauvetage récurrent.

Doc 13 : « L'Aquarius » interdit d'accoster en Italie : l'opposition dénonce une « violation du droit international »

Le ministre de l'Intérieur, Matteo Salvini, a affirmé dimanche qu'en cas de refus des autorités maltaises d'accueillir l'«Aquarius», il ne serait pas autorisé à accoster dans la péninsule.

Pour les migrants, «*la belle vie est terminée*», avait proclamé le nouveau ministre italien de l'Intérieur, Matteo Salvini (extrême droite). Dimanche après-midi, il a commencé à mettre sa menace à exécution. Le leader de la Ligue a en effet fermé les ports de la péninsule au navire Aquarius, avec à son bord 629 personnes dont 123 mineurs et 7 femmes enceintes. Le bateau, affrété par l'association SOS Méditerranée avec la collaboration de MSF, avait récupéré des migrants au large de la Libye. Il devrait transiter par les eaux maltaises.

D'où la lettre de Matteo Salvini adressée en urgence aux autorités de La Valette, dans laquelle le ministre affirme que le port maltais est «*plus sûr*» pour y débarquer les passagers de l'Aquarius. Et d'ajouter qu'en cas de refus des responsables insulaires, le bateau ne sera pas autorisé à arrimer en Italie. «*Le sauvetage des quelque 629 migrants est intervenu dans la zone de recherche libyenne et a été coordonné par le centre de secours à Rome*», a sèchement répliqué un porte-parole du gouvernement maltais, ajoutant : «*Malte n'est pas l'autorité qui coordonne le dossier et n'en a pas la compétence.*»

Avec 629 rescapés à bord, l'#Aquarius a reçu l'instruction du Centre de coordination des secours maritimes italien (IMRCC) de rester en stand-by à sa position actuelle, soit 35 milles nautiques de l'Italie et 27 milles nautiques de Malte pic.twitter.com/wAIUIsOw9g

— SOS MEDITERRANEE France (@SOSMedFrance) [June 10, 2018](#)

«Avec nous, la musique va changer»

De toute évidence, Matteo Salvini a décidé de montrer les muscles car plus de 500 migrants ont débarqué en Italie à bord de trois navires au cours du week-end. «*Nous ne passerons pas l'été à regarder sans rien faire*», a-t-il prévenu, en substance, samedi : «*Avec nous, la musique va changer.*» Le ministre de l'Intérieur a également fait planer des menaces sur les ONG qui organisent les sauvetages en mer : «*On est en train de les scanner une par une.*» Dans un message Facebook, il a ajouté dimanche soir : «*Malte n'accueille personne, la France repousse les migrants à sa frontière, l'Espagne défend ses frontières avec les armes, en somme en Europe, tout le monde s'occupe de ses affaires. A partir d'aujourd'hui, l'Italie commence à dire non au trafic d'êtres humains, non au business de l'immigration clandestine.*»

Pour l'opposition de gauche, la décision de Matteo Salvini constitue «*une violation du droit international, du droit de la mer et des normes humanitaires les plus élémentaires*». (...)

Source:

https://www.liberation.fr/planete/2018/06/11/l-aquarius-interdit-d-accoster-en-italie-l-opposition-denonce-une-violation-du-droit-international_1658065/, 11 juin 2018

Question : Quelle a été la décision du gouvernement italien de l'époque ? Et sa justification ?

*Après que les autorités italiennes et maltaises ont fermé leurs ports aux navires, c'est l'Espagne qui a décidé d'aider les migrants. Quarante-deux personnes ont été ensuite accueillies à Lille en juillet dernier et ont obtenu le statut de réfugiés.

Parmi les Etats du Sud de l'Europe, très confrontés au phénomène migratoire, l'Italie a adopté une ligne dure avec l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement anti-migration. L'Italie a invoqué la lutte contre le caractère mafieux de la traite d'êtres humains pour fermer ses ports et attendre que d'autres pays reçoivent les migrants.

Dans la logique d'application du droit international, on voit ici une tendance à privilégier le principe de souveraineté de l'Etat italien au détriment de ses engagements internationaux.

Principes du
droit international

<

Droits **souverains** des
Etats côtiers

Doc 14 : Qui est Carola Rackete, la capitaine du bateau humanitaire « Sea-Watch 3 » ?

Elle a été arrêtée pour avoir forcé le blocus imposé par le ministre d'extrême droite Matteo Salvini aux

navires humanitaires secourant des migrants en Méditerranée

Carola Rackete, capitaine du *Sea-Watch 3*, doit être présentée mardi 2 juillet devant les magistrats d'Agrigente (Sicile), pour la confirmation de sa mise aux arrêts domiciliaires (un contrôle judiciaire sous forme d'assignation à résidence), après avoir forcé le barrage du navire des douanes italiennes qui occupait le quai pour l'empêcher d'accoster dans la nuit de vendredi à samedi, après dix-sept jours d'errance en mer, au large de l'île de Lampedusa.

Le procureur d'Agrigente a qualifié son geste de « *violence inadmissible* », et placé la capitaine du navire humanitaire aux arrêts domiciliaires, avant le lancement d'une procédure de flagrant délit. Un qualificatif qui paraît assez exagéré au vu des images, mais cela n'a pas empêché le ministre italien de l'intérieur, Matteo Salvini, d'aller encore plus loin dans l'hyperbole, assurant que Carola Rackete a « *risqué de tuer* » dans sa manœuvre les forces de l'ordre, assimilant son geste à « *un acte criminel, un acte de guerre* ».

Dans un entretien publié dimanche par le *Corriere della Sera*, l'Allemande de 31 ans a affirmé avoir tout de suite présenté ses excuses pour avoir fait « *une erreur* » dans la manœuvre d'entrée dans le port, affirmant avoir agi ainsi en raison de la dégradation des conditions pour les 40 migrants à bord du navire, et plaidant l'erreur d'appréciation.

S o u r c e : https://www.lemonde.fr/international/article/2019/06/29/qui-est-carola-rackete-capitaine-du-bateau-humanitaire-sea-watch-3_5483290_3210.html, 29 juin 2019

Question : Comment a été interprété l'acte de la capitaine Rackete par les autorités italiennes ?

Doc 15 : Sea-Watch : la capitaine Carola Rackete libérée

Carola Rackete est libre. Une juge italienne s'est prononcée mardi soir en faveur de la libération de la capitaine allemande du navire humanitaire Sea-Watch 3. Samedi, elle avait été arrêtée pour avoir accosté de force dans la petite île de Lampedusa avec 40 migrants à bord. La juge chargée de l'enquête préliminaire a indiqué aux médias italiens qu'un décret italien sur la sécurité n'était « pas applicable aux actions de sauvetage ».

<https://www.leparisien.fr/societe/sea-watch-la-capitaine-carola-rackete-liberee-02-07-2019-8108406.php>, 2 juillet 2019

Question : Comment l'institution judiciaire italienne a-t-elle justifié l'annulation de l'arrestation de la capitaine ?

Doc 16 : L'Italie adopte un décret antimigrants, avec des amendes records pour ceux qui leur viennent en aide

Le texte prévoit des amendes de 150 000 euros à 1 million d'euros pour les bateaux de sauvetage d'ONG en Méditerranée, et jusqu'à dix ans de prison en cas de résistance.

(...) Sur le fond, ce texte, taillé sur mesure par Matteo Salvini, accroît encore ses pouvoirs en matière migratoire. Si le décret détaille de nouvelles mesures renforçant les peines pour les actes de défiance envers les forces de police, dans les stades ou lors des manifestations, c'est bien envers les migrants et ceux qui leur viennent en aide que ce texte est dirigé. Ainsi, alors que de nouveaux navires de secours ont repris la mer ces dernières semaines pour aller sauver des migrants de la noyade, le texte donne la possibilité d'intercepter préventivement une embarcation de sauvetage et d'infliger jusqu'à dix ans de prison en cas de résistance. Une réponse à l'affront subi après l'invalidation de l'arrestation de la capitaine du *Sea-Watch 3* Carola Rackete, au mois de juin.

L'arsenal répressif se traduit également par des amendes records : selon ce nouveau décret, les organisations humanitaires de sauvetage sont désormais passibles de 150 000 euros à 1 million d'euros de pénalité et leurs bateaux pourront être placés sous séquestre. Après avoir assisté au vote des sénateurs, Matteo Salvini a remercié les Italiens et la Vierge Marie, se félicitant que les forces de l'ordre aient désormais des pouvoirs élargis pour « *plus de contrôles aux frontières et plus d'hommes pour arrêter les mafieux* ». Il n'est pourtant que peu question de lutte contre la mafia dans le décret.

https://www.lemonde.fr/international/article/2019/08/06/l-italie-adopte-le-decret-anti-migrants-de-salvini_5497095_3210.html 06 août 2019

Question : Quelle est la motivation apparente et quelle est la motivation de fond du décret Salvini ?

Doc 17 : Le HCR de l'ONU se dit « inquiet »

Le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR) s'est dit ce mardi « inquiet » après l'adoption de la loi :

« *Imposer des amendes ou d'autres pénalités aux commandants risque de dissuader ou d'empêcher des navires privés de mener des activités de secours en mer au moment où les Etats européens se sont pratiquement désengagés des efforts de sauvetage en Méditerranée centrale.* »

Pour le HCR, les ONG « jouent un rôle inestimable » dans le sauvetage des réfugiés et des migrants qui tentent de traverser la mer Méditerranée pour rejoindre les côtes européennes. « *L'engagement et l'humanité qui les motivent ne doivent pas être criminalisés ou stigmatisés* », a estimé l'agence de l'ONU, alors que le nouveau bateau affrété par SOS Méditerranée et Médecins sans Frontières, l'« Ocean Viking » (le successeur de l'« Aquarius »), a quitté dimanche 4 août le port de Marseille pour sa première mission de sauvetage de migrants au large de la Libye.

Le HCR a en outre rappelé son opposition à ce que les migrants secourus soient ramenés en Libye, « *qui n'est pas un endroit sûr* ». Il appelle au contraire les Etats européens à se mettre d'accord pour les accueillir. Mais, lors d'une réunion le mois dernier à Helsinki, les ministres de l'Intérieur de l'Union européenne ne sont pas parvenus à s'entendre sur un tel « *mécanisme de solidarité* ».

Le décret de Salvini contre les ONG qui aident les migrants définitivement adopté,

<https://www.nouvelobs.com/monde/20190806.OBS16873/le-decret-de-salvini-contre-les-ong-qui-aident-les-migrants-definitivement-adopte.html>, 06 août 2019

Question : Quelle est la principale difficulté de l'approche actuelle de l'Union européenne de la migration ?

Doc 18 : Migrants : « Il existe une politique de criminalisation des sauvetages en mer »

En multipliant les procédures contre les ONG portant secours aux migrants en mer, certains Etats de l'Union européenne ne s'honorent pas, estime la professeure de droit international Alina Miron, dans une tribune au « Monde ».

Tribune. Certains Etats européens ont décidé de paralyser coûte que coûte les opérations de sauvetage en mer des migrants. Tout moyen est bon : fermeture des ports au débarquement des naufragés, pressions politiques sur les Etats de pavillon et stratégie de harcèlement judiciaire contre les ONG et les marins qui ont porté secours en mer. L'ordre de séquestre à l'encontre de l'*Aquarius* n'est que le dernier exemple de cette politique de criminalisation de la solidarité et de l'esprit humanitaire. L'obscurantisme du prétexte choisi – mauvais tri des déchets, notamment de ceux « porteurs » du virus du sida ! – prêterait à sourire s'il n'était en réalité doublement perfide. Sur un plan symbolique, il associe les migrants à des déchets et à des agents porteurs des pires épidémies. Sur un plan juridique, il constitue un dévoiement des procédures européennes d'entraide judiciaire en matière pénale, car le terrain choisi rend difficile la non-exécution en France de l'ordre italien de séquestre. Il reste à espérer que les juridictions françaises, si elles sont saisies d'une demande en ce sens, s'y opposent, notamment pour absence d'incrimination des faits dans l'ordre juridique national.

L'objet de cette tribune n'est toutefois pas de démontrer l'inanité juridique des accusations portées contre Médecins sans frontières et contre l'*Aquarius*. Il est de montrer – et c'est plus grave – l'existence d'une politique délibérée de criminalisation des sauvetages. Ces derniers mois, les autorités italiennes, maltaises, mais aussi grecques, ont engagé plusieurs procédures contre les personnes (ONG ou personnes privées) ayant porté secours en mer.

Procédures abusives

L'Agence européenne des droits fondamentaux en a récemment dressé un tableau synthétique, tout en s'inquiétant de ces dérives. Car il s'agit bien de dérives et de procédures abusives. Comment qualifier autrement l'augmentation constante des procédures introduites sous les prétextes les plus fallacieux ? Du reste, elles se sont toutes soldées soit par l'acquiescement des personnes, soit par le retrait des accusations. L'objectif de ces mesures ? Dissuader les ONG de porter secours en mer et discréditer leur mission.

https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/11/24/migrants-il-existe-une-politique-de-criminalisation-des-sauvetages-en-mer_5387914_3232.html, 24 novembre 2018

Question : Comment se matérialise la tendance à la « criminalisation » des opérations de sauvetage dénoncée par les juristes ?

En 2019, l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne (FRA) a publié un nouveau rapport faisant état du durcissement des politiques et pratiques nationales en matière d'immigration dans plusieurs États membres, qui a des conséquences directes sur le respect des droits fondamentaux des demandeurs d'asile et des migrants dans l'Union.

Doc 19 : Des lois plus strictes continuent à nuire aux migrants dans toute l'UE

Selon le dernier rapport de l'agence sur les préoccupations en matière de droits fondamentaux liées à la migration, les droits fondamentaux des migrants continuent de pâtir du durcissement des lois et des politiques migratoires. Le rapport souligne le durcissement politique des États membres, les difficultés liées à la demande d'asile, et les conditions d'accueil médiocres durant les froids mois d'hiver.

(...) Les États membres continuent d'entraver l'accostage des navires d'opérations de recherche et de sauvetage de la société civile. Le fait de retarder le débarquement des migrants pendant que les États membres examinent qui les acceptera contraint les migrants (souvent des femmes et des enfants) à vivre dans des conditions inadaptées à bord, jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée.

Article d'actualité -Publication date: 18 Février 2019,

<https://fra.europa.eu/fr/news/2019/des-lois-plus-strictes-continuent-nuire-aux-migrants-dans-toute-lue>

Question : Faites une brève recherche sur l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne : quels sont ses objectifs ?

Conclusion :

Les juristes et une partie de la société civile parlent de plus en plus d'une criminalisation du sauvetage en mer pour désigner les différentes stratégies que certains États mettent en oeuvre pour rendre difficile ou impossible le sauvetage en mer des migrants et pour pénaliser les auteurs des sauvetages. Après des années de procès, la plupart ont été blanchis par la justice, ce qui montre le caractère abusif de ces procédures.

III. Une question encore sans réponse

Le droit international repose sur la volonté des États de se soumettre à des règles communes et céder ainsi une partie de leur souveraineté. Certains États peuvent vouloir retrouver une partie de leur souveraineté à certains moments, en fonction de l'orientation politique de leurs gouvernants. Dans ce cas, l'application du droit international sera un sujet de débat et de controverse au sein de chaque État entre les différentes institutions productrices de droit : pouvoir exécutif, pouvoir législatif et autorité judiciaire.

Doc 20 : En Italie, Matteo Salvini rattrapé par les migrants

Lorsqu'il était ministre de l'Intérieur, le leader de la Ligue avait interdit, pendant une semaine en juillet 2019, qu'un navire fasse débarquer, dans un port italien, 116 migrants secourus en Méditerranée. Une décision du Sénat permet l'ouverture d'un procès pour séquestration de personnes.

« *Au procès, je revendiquerai avec orgueil avoir défendu ma patrie* », a commenté Matteo Salvini, suite à la décision du Sénat de permettre l'ouverture d'un procès pour séquestration de personnes. Pas un instant, le leader de la Ligue ne regrette pas un instant d'avoir, lorsqu'il était ministre de l'Intérieur, bloqué un bateau de migrants au large de la Sicile.

« *Je n'irai pas dans cette salle de tribunal pour me défendre, j'irai pour revendiquer avec orgueil ce que j'ai fait* », a-t-il déclaré devant la chambre haute du Parlement italien. Avant d'ajouter : « *Mes deux enfants*

ont le droit de savoir que, si leur papa était souvent loin de la maison, ce n'était pas pour séquestrer des personnes mais pour défendre les frontières et la sécurité du pays. »

Procès Open Arms

Une position qui a rencontré l'approbation de l'opinion publique italienne et permis à son parti - la Ligue - de devenir la première force politique du pays avec un tiers de l'électorat qui lui reste favorable. Le 27 février, le Sénat devra également statuer sur une autre demande de renvoi devant la justice concernant, cette fois, le navire humanitaire Open Arms bloqué mi-août 2019 pendant plusieurs jours au large de l'île de Lampedusa.

Matteo Salvini encourt une peine d'inéligibilité de six à huit ans. Mais, compte tenu de la lenteur de la justice italienne et des possibilités de recours, les possibilités qu'il soit condamné à l'issue de procès qui dureront des années sont bien minces.

Source : <https://www.lesechos.fr/monde/europe/justice-en-italie-matteo-salvini-rattrape-par-les-migrants-1171759>, 14 févr. 2020

Question : Quel est le chef d'accusation de la justice contre Matteo Salvini ?

Après une période d'une politique très active de l'exécutif italien, le pouvoir judiciaire s'empare de la question du sauvetage en mer et se tourne contre les actes de blocage de navires de secours.

Doc 21 : Immigration : les décrets Salvini, c'est fini

Lundi 5 octobre, le gouvernement italien a approuvé un nouveau texte législatif, qui annule les mesures les plus dures prises en matière d'immigration par Matteo Salvini lorsqu'il était ministre de l'Intérieur. Pour la presse transalpine, c'est une petite révolution qui s'opère.

“Ces ‘décrets-propagande’ n'existent plus désormais. Nous voulons une Italie plus humaine et sûre”. “Nous avons effacé des dispositions honteuses et nous réorganisons l'accueil pour promouvoir l'intégration et garantir la sécurité de tous.” Du leader du Parti démocrate (PD) Nicola Zingaretti, au numéro deux du parti Andrea Orlando, lundi 5 octobre, c'est toute la direction du parti de centre gauche qui célébrait ce qui est considéré comme une victoire politique.

En effet, les décrets sécurité voulus par Matteo Salvini lorsqu'il était au gouvernement ont été substantiellement abrogés par une décision du Conseil des ministres. Le gouvernement de Giuseppe Conte (soutenu par une majorité PD – Mouvement 5 Étoiles) a ainsi annulé une grande partie des mesures qui avaient été adoptées par le gouvernement précédent sous l'impulsion du leader de la Ligue (extrême droite).

<https://www.courrierinternational.com/article/italie-immigration-les-decrets-salvini-cest-fini>, 06/10/2020

Question : Sur quel fondement le nouveau gouvernement a-t-il annulé les décrets Salvini ?

Le pouvoir exécutif (post-Salvini) cherche à revenir en arrière pour mieux respecter l'obligation de sauvetage et de secours.

Par ces évolutions, il semble que l'équilibre soit en train d'être rétabli entre les principes du droit international et les droits des Etats côtiers.

Principes du
droit international

≈

Droits **souverains** des
Etats côtiers

Problème : le phénomène migratoire dépasse les côtes de l'Italie, tous les pays européens sont appelés à assumer leurs responsabilités. Or, la politique migratoire européenne est sujette à beaucoup de critiques.

Doc 22 : Politique migratoire et d'asile dans l'Union européenne

Bien que leurs effets soient étroitement liés, les politiques européennes de la migration et de l'asile poursuivent des objectifs distincts.

La première vise à encadrer l'**immigration légale** et, ce qui constitue aujourd'hui l'essentiel des moyens

déployés, à lutter contre l'**immigration clandestine**. La seconde s'efforce d'offrir une **protection** aux ressortissants de pays tiers qui en ont besoin.

La grande variété des dispositifs mis en œuvre par l'une et l'autre nécessiterait un long développement. Mais notons parmi leurs réalisations principales :

- la création de l'**espace Schengen**, qui abolit les contrôles aux frontières intérieures de ses membres. Il complète le droit à la libre circulation (déplacement, travail, installation...) des Européens.
- la création de l'agence européenne **Frontex**, qui aide les États à limiter l'immigration clandestine aux frontières extérieures de l'UE.
- la signature d'**accords de réadmission** pour faciliter le retour des personnes en séjour irrégulier dans leur pays d'origine ou de transit. L'un des plus emblématiques a été signé avec la **Turquie** en 2016. Bien qu'il ait été temporairement suspendu par Ankara en février 2020, il a finalement été repris et même prolongé en avril 2021.
- le principe, fixé par le **règlement Dublin III**, selon lequel les demandes d'asile doivent être traitées par le premier pays d'entrée dans l'UE. Dans les faits, l'**Allemagne** en gère une grande partie, suivie par la France, la Grèce, l'Italie et l'Espagne. Cette disposition fait partie d'un cadre plus large, le régime d'asile européen commun (RAEC), qui vise à harmoniser le droit d'asile (procédures, conditions d'accueil...).

<https://www.touteurope.eu/l-ue-dans-le-monde/migrations-la-politique-europeenne-en-3-minutes/>,
09.04.2021

Question : Que prévoit le fameux règlement de Dublin ? En quoi est-il fortement problématique dans la gestion de l'immigration clandestine ?

Conclusion :

Les évolutions récentes de la politique et de la justice italienne laissent croire que la période de forte tension entre le droit international et la souveraineté de l'Etat italien est close. Mais le phénomène migratoire reste très prégnant et les Etats de l'Union européenne n'arrivent pas à se mettre d'accord sur une meilleure répartition des responsabilités.

Conclusion générale :

Point de départ : un principe de droit international : l'obligation de sauvetage de toute personne en détresse en mer. Le droit international est appliqué par les Etats.

Problème : le sauvetage en mer doit répondre à des situations dramatiques engendrées par une grande crise migratoire.

Réponse de certains Etats concernés : dissuader, bloquer et criminaliser le sauvetage des migrants => violation des règles internationales en raison de la souveraineté des Etats.

Mais des acteurs de la société civile (les ONG) et la justice et certains acteurs politiques plaident pour la reconnaissance du droit international.

=> La règle de droit international, bien que soumise à la volonté des Etats de la respecter et appliquer, n'est pas dépourvue de sens.

Cours de Monsieur Bodeau-Livinec : La valeur de la règle de droit est issue de sa reconnaissance par la communauté internationale. Mais cette communauté est fragile.

Ce que le sujet sur le sauvetage en mer permet de montrer sur le droit international :

Le droit international :

- ancienneté du droit coutumier
- approfondissement et codification du droit international dans la seconde moitié du XX : constellation onusienne
- les traités et conventions comme source de droit

Sa spécificité :

- un droit issu de la volonté des Etats de céder une partie de leur souveraineté
- un droit difficile à appliquer en raison de la souveraineté des Etats
- principes internationaux, mais application par les Etats

Sa légitimité :

- promotion de valeurs plus que garantie effective des droits (pour les peuples ou les individus par exemple) => force importante, mais souvent sur le plan symbolique : inspiration ou dissuasion

Son point commun avec le droit national :

- portée éminemment politique des questions ; le droit est produit par la politique

Sources possibles d'information :

MIGRATIONSETPROTECTION DES DROITS DE L'HOMME, OIM, 2005

https://www.iom.int/sites/default/files/our_work/ICP/IDM/IML3_fren.pdf

Sauvetage en mer, interception maritime et passagers clandestins, UNHCR, 2007

<https://www.refworld.org/pdfid/474150622.pdf>

LE SAUVETAGE DELAVIEHUMAINEEN MER, Mémoire pour l'obtention du Master 2, 2020

[https://pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/sites/pole-transport-facdedroit.univ-](https://pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/sites/pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/files/public/master_maritime_rincon_clemence_le_sauvetage_de_la_vie_humaine_en_mer.pdf)

[amu.fr/files/public/master_maritime_rincon_clemence_le_sauvetage_de_la_vie_humaine_en_mer.pdf](https://pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/files/public/master_maritime_rincon_clemence_le_sauvetage_de_la_vie_humaine_en_mer.pdf)

Quels sont les droits des migrants en mer ?, Vie publique, 2019

<https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/271043-queles-sont-les-droits-des-migrants-en-mer>

Les réfugiés en situation de détresse en mer : agir et assister, Fondation ProAsile

https://www.lacimade.org/wp-content/uploads/2016/02/Pro_Asyl_Detresse_en_mer.pdf

Sauvetage en mer, HCR, OIM

<https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=47419cb92>

Que dit la loi sur le sauvetage des migrants en mer par les bateaux ?, 2019

<https://infos-discriminations.fr/que-dit-la-loi-sur-le-sauvetage-des-migrants-en-mer-par-les-bateaux/>

L'encadrement juridique du sauvetage en mer, 2020

<https://www.legisplaisance.fr/2020/07/27/lencadrement-juridique-du-sauvetage-en-mer/>

"Aquarius", "Lifeline"... Que dit le droit international sur le sauvetage des migrants en mer ?, 2018

https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/migrants/aquarius/aquarius-lifeline-que-dit-le-droit-international-sur-le-sauvetage-des-migrants-en-mer_2819249.html

Un pays a-t-il le droit de fermer ses ports aux bateaux secourant les migrants ?, Les décodeurs, Le Monde, 2018

https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/06/11/migrants-l-italie-avait-elle-le-droit-de-fermer-ses-ports-a-l-aquarius_5313149_4355770.html