



HAL
open science

Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ?

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ?. Neptunus, 2018, 24 (3), pp.1-13. hal-03844115

HAL Id: hal-03844115

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03844115v1>

Submitted on 8 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ DE NANTES



European Research Council
Established by the European Commission



Centre de Droit Maritime et Océanique



Neptunus, e.revue
Université de Nantes,
vol. 24, 2018/3
www.cdmov.univ-nantes.fr

Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ?

Colloque Angers, Faculté de Droit, 30 avril 2018

Patrick CHAUMETTE

Professeur, CDMO, université de Nantes¹

Le lundi 30 avril, à 14H, s'ouvrait à Angers, le concours de procès simulé en Droit International Charles Rousseau, organisé par nos collègues les professeurs Bérandère TAXIL, spécialiste du droit des réfugiés notamment, et Alina MIRON, spécialiste du droit de la mer notamment. Il s'agit du 15^{ème} colloque annuel en ouverture du Concours Charles Rousseau, organisé par le Réseau Francophone de Droit Internationale (RFDI - <http://www.rfdi.net/>). Les thématiques choisies pour le colloque visent à fixer le cadre juridique du secours des réfugiés en mer, ce qui n'exclut pas d'en souligner les lacunes. La participation du TIDM au développement progressif du droit de la mer, et ce, en dépit des limites à sa compétence, fait partie intégrante de la réflexion sur les possibilités de protection des droits des réfugiés en mer.

Les thématiques proposées lors de ce colloque sont en lien direct avec les questions soulevées par le cas pratique sur lequel les étudiants se penchent depuis le mois septembre 2017. L'affaire, qui s'intitule *Certaines questions liées à l'interception du navire Palala en mer du Lambertin (Tamalu et Saumuré c. Takaramé)*, est portée devant le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM). Cette juridiction créée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) reste mal connue. Compte-tenu de l'enrichissement constant du corpus du droit de la mer et de l'enracinement du règlement juridictionnel sous l'égide de la CNUDM, il était temps que les participants aient de nouveau l'occasion de réfléchir à ces développements. Le cas pratique incite par ailleurs les étudiants à explorer les terrains mouvants de la *lex ferenda*, puisque la problématique centrale porte sur le devoir de secours en mer, en cas de péril pour une embarcation transportant des réfugiés. Le droit matériel n'étant pas certain et la compétence juridictionnelle n'étant pas acquise, les étudiants sont appelés à faire un usage imaginaire, mais rigoureux, des solutions esquissées dans la jurisprudence existante. Le concours de plaidoiries regroupait 22 équipes venues d'Aix-Marseille université, du collège universitaire français de Moscou, de l'Institut universitaire d'Abidjan, de l'université catholique de Louvain, de l'université protestante du Congo, de l'université fédérale de Minas Gerais, de l'université Laval à Québec, de l'université d'Ottawa (section de common law), de l'université Libre de Bruxelles, de Vrije Universiteit Brussel, des universités de Potsdam, du Maine (Le Mans), d'Angers, de Bretagne Occidentale, de Bucarest, de Cergy-Pontoise, de Lille 2, de Paris 2 Panthéon-Assas, de Poitiers, de Sherbrooke (Québec), de Strasbourg, de Toulouse 1 Capitole.

A la suite de l'allocation de bienvenue et de l'introduction générale d'Alina MIRON et de Bérandère TAXIL, Stéphane BROCH, officier marine marchande, responsable du bureau de Nantes de l'association SOS Méditerranée de Nantes, embarqué sur le navire Aquarius, a présenté son témoignage, ses expériences.

¹ Les éventuelles erreurs sont de la seule responsabilité de l'auteur des notes et observations.

L'obligation de secours en mer.

Kiara NERI, maîtresse de conférences à l'université Jean Moulin Lyon III, a *introduit l'obligation de secours en mer* dans son cadre juridique international. Les populations littorales se sont fréquemment enrichies des débris et marchandises revus à la côte à la suite d'un naufrage. Les naufragés étaient victimes d'une punition divine, souvent dépouillés et achevés. Une Ordonnance de Louis IX de 1221 assure une protection royale aux naufragés. Les lois de Westcapelle ont inspiré les règles de Wisby ; les Rôles d'Oléron prévoient des sanctions contre les assassins de naufragés. La bulle papale d'Alexandre III au XII^{ème} siècle, *In Coena Domini*, puis celle de Pie V imposent de secourir les naufragés, sous peine d'excommunication.

L'ordonnance royale de la marine de 1681 a essayé de refréner l'ardeur des naufrageurs en accentuant la répression par la peine de mort et par son article 11 impose une obligation de sauvetage. Le décret du 21 août 1790 impose un devoir d'assistance aux navires de guerre. La convention internationale de 1910 et la loi du 29 avril 1916 ont clairement affirmé l'assistance aux personnes, comme le Merchant Shipping Act de 1949 (art. 22)². De nos jours, l'obligation de secours en mer est prévue par la Convention SOLAS de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la Convention SAR *Search and Rescue* de Hambourg de 1979, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM, art. 98)³.

La Convention SAR de 1979 imposait des obligations considérables aux Parties, comme la mise en place des installations à terre requises, et n'a donc pas été ratifiée par autant de pays que d'autres traités. Tout aussi important était le fait que nombre d'États côtiers du monde n'avaient pas accepté la Convention et les obligations qu'elle imposait. Il a été généralement convenu que le petit nombre d'adhésions et la lenteur de sa mise en œuvre étaient dus à des problèmes relevant de la Convention SAR elle-même, et que la meilleure façon d'y remédier consistait à la modifier. Une Annexe révisée de la Convention SAR, adoptée en mai 1998, est entrée en vigueur en janvier 2000. L'Annexe technique révisée de la Convention SAR apporte des précisions sur les responsabilités des gouvernements et insiste davantage sur l'aspect régional et la coordination entre les opérations SAR maritimes et les opérations SAR aéronautiques⁴. La Convention SAR a été amendée en 2004, comprenant diverses adjonctions, au chapitre 2 (Organisation et coordination), d'un nouveau paragraphe relatif à la définition des personnes en détresse, au chapitre 3 (Coopération entre États), de nouveaux paragraphes relatifs à l'assistance à prêter au capitaine pour débarquer en lieu sûr les personnes secourues en mer; et au chapitre 4 (Procédures de mise en œuvre), d'un nouveau paragraphe relatif aux centres de coordination de sauvetage entreprenant le processus d'identification des lieux les plus appropriés pour débarquer les personnes trouvées en détresse en mer. Parallèlement à la révision de la Convention SAR, l'OMI et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont conjointement élaboré et publié le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR), en trois volumes, portant sur l'organisation et la gestion, la coordination des missions et les moyens mobiles, respectivement.

Ces amendements sont consécutifs à l'errance du ferry norvégien Tampa, en août 2001, refusé par l'Australie, avec 438 personnes en détresse à bord ; le 4 septembre 2001, les passagers ont été transbordés d'autorité par l'armée australienne, à destination de la Papouasie, sur l'île de Nauru. Malte n'a pas ratifié ces amendements de 2004 et est le seul Etat dans cette situation sur les 111 Etats parties à la convention SAR. Le paragraphe 3.1.9 lui aurait imposé de débarquer sur son territoire les personnes secourues dans sa zone SAR, qui est assez vaste ; Malte ne souhaite pas assurer l'accueil

² Jean-Patrick MARCQ, « Histoire du sauvetage en mer », Arbitre maritime, Chambre arbitrale maritime de Paris, avril 2014, <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/G34complement/sauvetage.pdf>

³ Yann TEPHANY, « Migrants à Lampedusa : Condamnation de l'Italie par la CEDH », <https://humansea.hypotheses.org/329> - « Sauvetage et migration maritime », 30 octobre 2015, <https://humansea.hypotheses.org/369>

⁴ [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

approprié des migrants et le traitement des demandes d'asile des réfugiés. La Libye n'avait pas jusque là établi ni sa zone SAR, ni son centre de coordination des secours (MRCC). L'Etat du pavillon a des obligations, qu'il impose également au capitaine des navires battant son pavillon. L'Etat côtier, doté d'une zone SAR, zone maritime de recherche et de sauvetage (SRR, doit se doter d'un centre de coordination des secours (MRCC). Il convient de s'interroger sur la notion de personne en mer en péril ou en détresse. Ces personnes sauvées doivent être débarquées dans un lieu sûr, dans un délai raisonnable⁵. L'article L. 5262-6 du code des Transports reprend l'obligation du capitaine de navire. L'article 223-6 du code pénal incrimine la non-assistance à personne en danger. Il n'existe pas d'obligation de débarquement dans un lieu sûr du territoire de l'Etat de la zone SAR.

Il faut croiser le droit international et national du sauvetage en mer avec le droit international des réfugiés, le droit international des Droits de l'Homme, le principe du non-refoulement. Il convient de ne pas confondre zone SAR et eaux territoriales de l'Etat côtier, ce que semblent faire les nouveaux garde-côtes, garde-frontières libyens⁶. Le droit d'être secouru en mer est susceptible d'engager la responsabilité des Etats⁷.

L'obligation de non-refoulement.

Marie-Laure BASILIE-GAINCHE, professeure à l'université Jean Moulin-Lyon III, traite de *L'obligation de non-refoulement en mer*. La sécurité des migrants est fondée sur le droit à la vie notamment, qui constitue une obligation absolue. Le Comité des Droits de l'Homme des Nations Unies considère que « les États parties sont tenus de respecter et garantir à tous les individus se trouvant sur leur territoire et à tous ceux relevant de leur compétence les droits énoncés dans le Pacte », ce qui « signifie qu'un État partie doit respecter et garantir à quiconque se trouve sous son pouvoir ou son contrôle effectif les droits reconnus dans le Pacte même s'il ne se trouve pas sur son territoire »⁸. La Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (CEDH) ne reconnaît pas explicitement le devoir des États de porter secours aux personnes en détresse en mer⁹. Mais, en affirmant en son article 2 § 1 que « Le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi », elle consacre explicitement le droit à la vie¹⁰. La Convention de Genève du 28 juillet 1951, complétée en 1967 par le Protocole relatif au statut des réfugiés, constitue le document-clé dans la définition du réfugié, ses droits et les obligations légales des Etats. Elle prévoit notamment un droit au recours à caractère suspensif. La reconnaissance internationale du droit d'asile conduit logiquement vers un examen individuel de la situation particulière de chaque réfugié, mais elle comporte des exceptions et des incertitudes¹¹. La Charte des Droits Fondamentaux de

⁵ Alina MIRON, Bérangère TAXIL et Emilie HETREAU, « Aquarius ; les Européens, le droit et la morale », Libération, 17 juin 2018,

http://www.liberation.fr/debats/2018/06/17/aquarius-les-europeens-le-droit-et-la-morale_1659859

⁶ Patrick CHAUMETTE, « Détournement de la convention SAR ? Sauvetage en mer, code italien de déontologie des ONG et gardes-côtes libyens », 28 août 2018, <https://humanssea.hypotheses.org/889>

⁷ Claire SAAS, « La Méditerranée, une zone de non-droit pour les boat people ? », in *Maritime areas : control and prevention of illegal traffics at sea – Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, P. CHAUMETTE (dir.), Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 179-193 – Carole BILLET, « Quelle(s) responsabilités(s) pour l'agence FRONTEX ? », in *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières*, P. CHAUMETTE (dir.), Gomylex Ed., Bilbao, 2018.

⁸ Comité des droits de l'homme, *Observation générale n° 31. La Nature de l'obligation juridique générale imposée aux États parties au Pacte*, U.N. Doc. HRI/GEN/1/Rev.7 (2004), 26 mai 2004, § 10.

⁹ Arnaud MONTAS, « Les migrants maritimes devant la Cour européenne des Droits de l'Homme », in *Maritime areas : control and prevention of illegal traffics at sea – Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, P. CHAUMETTE (dir.), Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 151-163.

¹⁰ Marie-Laure BASILIE-GAINCHE, « Les boat people de l'Europe. Que fait le droit ? Que peut le droit ? », *La Revue des droits de l'homme*, 9-2016. <http://journals.openedition.org/revdh/1838> ; DOI : 10.4000/revdh.1838

¹¹ Olivier DELAS (dir.), *Le principe de non-refoulement dans la jurisprudence internationale des droits de l'homme : de la consécration à la contestation*, Bruxelles, Bruylant, collection Mondialisation et Droit international, 2011, 448 p.

l'Union Européenne (CFDUE) consacre directement et explicitent le droit d'asile : son article 18 dispose que « le droit d'asile est garanti dans le respect des règles de la Convention de Genève du 28 juillet 1951 et du protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés et conformément au traité instituant la Communauté européenne ».

Les États doivent mener des opérations de recherche et de sauvetage, en vertu de leur devoir de prêter assistance à tout navire ou à toute personne en détresse en mer, que pose le paragraphe 2.1.1 du chapitre 2 de la Convention SAR, et que rappelle l'article 9 du règlement 656/2014 du Parlement européen du Conseil du 15 mai 2014, établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par Frontex¹². Ce règlement concerne les mesures de contrôle des frontières et les interventions de secours des migrants, en vertu d'un ordre de présentation qui manifeste l'ordre des priorités affiché et affirmé par les États membres. La qualification des opérations maritimes menées ne relève pas de l'évidence : il n'est pas aisé de savoir s'il s'agit de détections des tentatives de franchissement illégal des frontières ou d'interventions de recherche et de sauvetage de migrants en danger, alors même que les opérations de contrôle peuvent conduire à prêter assistance à des migrants en détresse, et inversement que les opérations de sauvetage peuvent donner lieu à des contrôles des franchissements des frontières. Si la notion de sauvetage paraît aisée à cerner, il n'en est pas de même de celle d'interception, d'autant qu'aucune définition n'en est fournie par le règlement 656/2014. Il convient donc de se rapporter au droit international de la mer dont l'étude met en évidence des zones d'ombre, cette notion se révélant indéterminée d'un point de vue tout à la fois territorial, matériel et personnel¹³. Même si les flux diminuent du fait de la nouvelle politique italienne et des mesures de garde-frontières développées par l'agence européenne Frontex, et semblent se déplacer vers le détroit de Gibraltar, la Méditerranée devient de plus en plus dangereuse.

La criminalisation des migrants en mer.

La criminalisation des migrants en mer est développée par **Idil ATAK**, professeure adjointe au Department of Criminal Justice and Criminology de Ryerson University à Toronto (Canada), à travers l'exemple des navires *Ocean Lady* et *MV Sun Sea*. En octobre 2009, le navire *Ocean Lady* a réussi à atteindre Victoria, en Colombie-Britannique, avec 76 hommes à bord, d'origine tamoule. Ces personnes ont été détenues par les autorités fédérales, puis relâchées dans l'attente de la décision de la commission de l'immigration et du statut de réfugiés. La plupart vont obtenir le statut de réfugiés, mais quatre hommes ont été accusés d'avoir orchestré le passage clandestin des migrants sri-lankais, dans la mesure où l'équipage du navire les a très rapidement abandonné au large de l'Indonésie, mais que ces personnes ont réussi à naviguer jusqu'au large du Canada, soit 3 mois en mer.

Le navire *MV Sun Sea*, battant pavillon thaïlandais, intercepté par la marine canadienne avec 490 réfugiés tamouls à son bord le 12 août 2010, qui furent conduits à la base navale d'Esquimalt à Colwood, près de Victoria dans l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Les autorités

¹² Règlement (UE) n° 656/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne. La Cour de Justice de l'Union Européenne avait annulé, le 5 septembre 2012, la décision du Conseil 2010/252/UE visant à compléter le Code Frontières Schengen, en ce qui concerne la surveillance des frontières extérieures maritimes dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par Frontex (aff. C-355/10, Parlement c/ Conseil). v. M.L. BASILIEU-GAINCHE, « Le Code Frontières Schengen n'est pas soluble dans la comitologie », *Revue des droits de l'homme*, Lettre ADL du 12 septembre 2012 – P. CHAUMETTE, « Surveillance des frontières maritimes extérieures et compétences des institutions de l'Union européenne », *Neptunus*, e. revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/2 <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>

¹³ Efthymios PAPASTAVRIDIS, *The Interception of Vessels on the High Seas, Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, Oxford, Hart, 2013, 402 p. ; Kiara NERI, « La responsabilité de l'Etat dans le cadre des opérations d'interdiction maritime », in Kimberley TRAPP & Efthymios PAPASTAVRIDIS, *La criminalité en mer/ Criminal acts at sea*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, pp. 557-608.

craignaient que des membres des Tigres tamouls se trouvent parmi les 492 passagers, dont 63 femmes et 49 enfants, cette organisation étant considérée comme terroriste et bannie par Ottawa et Washington. L'équipage de la frégate HMCS Winnipeg étaient passés à l'action parce que le *MV Sun Sea*, au large de la Colombie-Britannique, avait changé de cap. Ces personnes vont être séparées, les familles éclatées, mises en détention pendant 6 à 9 mois. La gendarmerie canadienne s'oppose aux demandes de droit d'asile systématiquement¹⁴. Les autorités considèrent que les Tigres tamouls cherchent à déplacer leurs réseaux au Canada, d'autant que depuis 10 années, le Sri Lanka est l'un des pays dont sont issus le plus grand nombre de réfugiés accueillis au Canada. 18 mois après l'arraisonnement, seulement 14 demandeurs d'asile ont été expulsés vers le Sri Lanka pour des motifs de sécurité impérieuse ; 6 sont encore détenus et aucune poursuite n'a été engagée contre d'éventuels passeurs. L'agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a procédé à des mises en détention prolongées et systématiques, quand la durée moyenne d'un séjour dans un centre de prévention de l'immigration est de 28 jours. La détention des Tamouls du *Sun Sea* a coûté 22 millions de dollars à l'ASFC, et 900 000 \$ à la Commission de l'immigration et du statut du réfugié (CISR), chargée des audiences des demandeurs d'asile, selon des chiffres cités par Delphine NAKACHE.

Le gouvernement de Stephen Harper a annoncé une modification en profondeur la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, avec les projets de loi C-49, puis C-4, puis C-31 en février 2012. Le projet donne au ministre de l'Immigration le pouvoir de désigner les pays sécuritaires pour leurs ressortissants, sans qu'il n'ait besoin de consulter un comité d'experts en droits de la personne, comme le précisait la loi. Les demandeurs d'asile subissent les délais imposés, 21 mois, par les trop nombreuses demandes déposées par des migrants illégaux, selon Jason Kenney, ministre de l'Immigration du Canada. Cette rhétorique est fréquemment utilisée, même de nos jours en France.

Les demandeurs du statut de réfugié originaires des pays jugés sécuritaires qui seraient déboutés n'auraient plus le droit de faire appel devant la Commission de l'immigration et du statut de réfugié. Ils pourraient cependant demander une révision judiciaire auprès de la Cour fédérale, mais ils pourraient être déportés avant que le tribunal ne statue sur leur dossier. Les demandeurs originaires des pays désignés devraient en outre attendre un an avant de présenter une demande sur la base de motifs humanitaires. Ils risqueraient entretemps la déportation. Le ministre pourra également obliger les demandeurs de visa à fournir des données biométriques, c'est-à-dire des empreintes digitales et une photo, pour entrer au Canada.

La loi du 28 juin 2012 prévoit notamment une augmentation de l'usage de la détention qui devient automatique lorsqu'un migrant est déclaré « étranger désigné ». Parmi les personnes qui font l'objet de cette désignation se trouvent des demandeurs d'asiles et des réfugiés qui, au lieu de recevoir la protection internationale du Canada en vertu notamment de la Convention relative au statut des réfugiés, se retrouvent détenus en raison de leur mode d'arrivée. Dorénavant, le ministre de la Sécurité publique peut décider que l'arrivée d'un groupe de personnes au Canada est une « arrivée irrégulière » et les demandeurs d'asile désignés par le ministre, « étrangers désignés », incluant des jeunes de 16 ans et plus, sont automatiquement détenus administrativement avec une possibilité restreinte de demander la libération. Cette population, qui demande la protection du Canada, se retrouve détenue en raison d'impératifs de sécurité avec pour seul motif leur mode d'arrivée¹⁵. L'analyse des protections

¹⁴ Delphine NAKACHE, « The Human and Financial Cost of Detention of Asylum-Seekers in Canada », université d'Ottawa – UNHCR, December 2011, <http://www.refworld.org/pdfid/4fafc44c2.pdf> - Janet CLEVELAND, « La détention des demandeurs d'asile au Canada: Santé mentale et droits de la personne », Université McGill, CSSS de la Montagne. Janet CLEVELAND, Véronique DIONNE-BOIVIN et Cécile ROUSSEAU, « L'expérience des demandeurs d'asile détenus au Canada », *La criminalisation de l'immigration*, Volume 46, numéro 1, printemps 2013 URI : id.erudit.org/iderudit/1015295ar <https://www.erudit.org/fr/revues/crimino/2013-v46-n1-crimino0551/1015295ar.pdf>

¹⁵ Idil ATAK, Delphine NAKACHE, Elspeth GUILD & François CRÉPEAU. "Migrants in Vulnerable Situations and the Global Compact for Safe Orderly and Regular Migration", Queen Mary School of Law Legal Studies Research Paper N° 273/2018. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3124392>
Idil ATAK, Graham HUDSON & Delphine NAKACHE. "The Securitization of Canada's Refugee System: Reviewing the Unintended Policy Consequences", *Refugee Survey Quarterly*, 2018, 23 p.

offertes aux demandeurs d'asile et aux réfugiés et des nouvelles dispositions sur la détention, montre que le Canada ne parvient plus à respecter l'équilibre entre l'objectif de sécurité nationale et la protection des droits des réfugiés et des demandeurs d'asile¹⁶.

Le 26 juillet 2017, la Cour suprême de la Colombie Britannique a reconnu les 4 hommes du navire Ocean Lady non coupables. Ils étaient poursuivis pour avoir orchestré le passage clandestin des migrants sri-lankais. Au cours du procès, la procureure a assuré que les quatre hommes qui avaient organisé ce voyage dangereux cherchaient tout simplement à profiter de la situation désespérée de migrants tamouls, ce qui n'a pas convaincu le juge. Le juge Arne Silverman a statué que les accusés étaient eux-mêmes des demandeurs d'asile et que leur défense voulant que ceux-ci soient venus en aide aux autres passagers était vraisemblable. Le juge a notamment cité une décision de la Cour suprême du Canada disant que les personnes fournissant de l'aide humanitaire sont exemptes de condamnations en vertu de la loi sur la traite des personnes. M. Silverman n'a pas non plus été convaincu par l'argument voulant que les quatre hommes aient des liens avec le crime organisé.

Méditerranée, Libye, Malte Italie et les autres.

Cette question est également d'une grande actualité en Méditerranée et particulièrement en Italie. La Cour de Cassation italienne a rejeté le 24 avril 2018 la demande de l'ONG allemande Jugend Rettet de lever le séquestre sur leur navire, le Iuventa, qui avait été saisi en août 2017 sur des soupçons d'aide à l'immigration clandestine. Le Iuventa, bateau de 33 mètres, a été saisi le 2 août près de l'île italienne de Lampedusa, dans le cadre d'une enquête ouverte en octobre 2016 en Sicile après les dénonciations de deux agents de sécurité engagés sur un autre navire humanitaire. Images à l'appui, ils ont raconté avoir vu des membres de Jugend Rettet converser avec des complices présumés des passeurs et ramener après un sauvetage une barque en bois vers la Libye, où elle a été réutilisée pour faire partir d'autres migrants. Mais l'ONG réfute toutes les accusations, expliquant qu'il s'agit d'une interprétation erronée du déroulé de deux journées de secours compliquées en juin 2017, avec de nombreuses embarcations en détresse, plusieurs navires de secours mais aussi des "pêcheurs de moteurs" souvent armés, qui viennent voler les moteurs des embarcations après, voire pendant, les sauvetages.

Une étude minutieuse du collectif Forensic Oceanography publiée récemment, basée sur l'ensemble des images disponibles et sur les échanges radio dans la zone ces deux jours, a elle aussi réfuté les accusations, montrant par exemple que la barque en bois vide n'était pas tractée vers la Libye mais dans la direction opposée, pour ne pas déranger d'autres opérations de secours. La cour n'a pas donné les motivations de sa décision, qui portait uniquement sur la saisie du navire pendant la poursuite de l'enquête judiciaire.

Le 16 avril 2018, un juge italien de Raguse (Sicile) avait en revanche levé le placement sous séquestre du navire Open Arms d'une ONG espagnole, Proactiva, également soupçonnée d'aide à l'immigration clandestine parce que ses secouristes ont refusé de remettre des migrants aux garde-côtes libyens. Mais un juge de Sicile a en effet estimé que la Libye n'était pas un pays sûr pour les migrants et que les secouristes avaient donc agi "en état de nécessité". Ce navire était bloqué depuis la mi-mars au port sicilien de Pozzalo en raison de soupçons d'aide à l'immigration clandestine. L'Italie a connu une grande campagne de dénigrement des ONG participant aux opérations de sauvetage en mer, les accusant d'être devenus les « taxis de la Méditerranée », objectivement complices des passeurs. Les procédures pénales et de séquestres des navires sont fondées sur d'éventuelles complicités démontrées. Trois responsables de l'ONG – son fondateur, le chef de mission et le capitaine du bateau – sont visés par une enquête après une opération de sauvetage au cours de laquelle les secouristes de Proactiva *Open-Arms* ont refusé de confier aux garde-côtes libyens des migrants secourus au large de la Libye.

Idil ATAK. « La lutte contre migration irrégulière en Europe et au Canada : Une étude comparative de l'efficacité et de l'impact du droit d'asile » in N. NEUWAHL (Ed.), *Coherence and Incoherence in Migration Management and Integration*, Montreal, Themis, 2017, pp. 25-53.

¹⁶ Marie-Noël COLLIN et Estibaliz JIMENEZ, « La détention des demandeurs d'asile au Canada : les protections garanties aux réfugiés par le droit international sont-elles respectées ? », Université de Sherbrooke, 2013, 43 R.D.U.S., pp. 751-792 <https://www.usherbrooke.ca/droit/fileadmin/sites/droit/.../43-3-Collin-Jimenez.pdf>

Le juge a fait valoir que la Libye n'était « pas encore en mesure de réaccueillir les migrants secourus dans le respect de leurs droits fondamentaux » et estimé que l'ONG avait donc agi en « état de nécessité ». Les enquêtes du parquet de Catane pour association de malfaiteurs et de Raguse pour aide à l'immigration clandestine se poursuivent.

L'opération de sauvetage controversée a eu lieu le 15 mars, lorsque les garde-côtes italiens ont signalé à l'*Open-Arms* deux embarcations en détresse à 73 milles marins au large de la Libye, avant de préciser que Tripoli se chargeait de la coordination des opérations. L'*Open-Arms* a commencé à secourir les migrants, puis a refusé de les transférer sur une vedette libyenne arrivée plus tard. Les parquets de Catane et de Raguse estiment que les migrants auraient dû débarquer à Malte, le port sûr le plus proche, et reprochent à l'*Open-Arms* d'avoir tout fait pour les conduire en Italie, ce à quoi l'ONG répond que Malte n'accepte que les urgences médicales¹⁷. Il y a un an, une dizaine de navires d'ONG patrouillaient au large de la Libye. Il ne restait plus que deux navires : l'*Aquarius* de SOS Méditerranée et Médecins sans Frontières et le *Sea-Watch* de l'ONG allemande éponyme¹⁸.

Le 11 juin 2018, le nouveau ministre de l'intérieur italien Matteo Salvini a refusé l'entrée du navire *Aquarius*, navire battant pavillon de Gibraltar, affrété par SOS Méditerranée, et à ses 629 passagers, dans ses ports. Madrid propose de l'accueillir. L'Espagne a annoncé, par son nouveau gouvernement, être prête à accueillir à Valence, le navire immobilisé entre les îles siciliennes et maltaise, interdit dans les eaux territoriales de ces deux Etats. L'*Aquarius* est intervenu à la demande du MRCC de Rome ; il a accueilli à bord des migrants recueillis par deux navires militaires italiens. Selon la Convention SAR les Etats doivent se coordonner et coopérer « pour que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations ne compromette davantage la sauvegarde de la vie humaine en mer. La Partie responsable de la région de recherche et de sauvetage dans laquelle une assistance est prêtée assume au premier chef la responsabilité de veiller à ce que cette coordination et cette coopération soient assurées, afin que les survivants secourus soient débarqués du navire qui les a recueillis et conduits en lieu sûr, compte tenu de la situation particulière et des directives élaborées par l'Organisation. Dans ces cas, les Parties intéressées doivent prendre les dispositions nécessaires pour que ce débarquement ait lieu dans les meilleurs délais raisonnablement possibles ». Il n'existerait plus aucun port italien sur ? Et Valence serait le port permettant un débarquement dans les meilleurs délais raisonnables ? L'*Aquarius* a été ravitaillé au large de l'Italie, puis a entrepris une navigation de 1500 kms, dans des conditions météorologiques dégradées. Pour assurer une navigation en sécurité, la moitié des 629 rescapés ont été transbordés sur deux navires italiens. Au lieu de trois jours, l'arrivée à Valence a pris une semaine.

Le 24 juin 2018, Matteo Salvini a refusé l'accès des ports italiens aux navires des ONG, afin que seuls les garde côtes libyens interviennent. L'*Aquarius*, navire affrété par SOS Méditerranée, n'a pu se ravitailler à Catane, comme habituellement, mais a dû le faire à Marseille, Malte ayant refusé cette escale technique. Le 27 juin 2018, après plusieurs jours d'errance, le navire *Lifeline*, battant pavillon hollandais, a pu aborder à Malte avec 233 migrants à bord, après huit jours de refus. Les migrants seront accueillis dans huit pays européens. Mais l'Italie, la France et Malte lui reprochent d'être intervenu en « contravention de toutes les règles » en vigueur sur la mer ; le navire a été mis sous séquestre à Malte pour les besoins de l'enquête. Le navire humanitaire est intervenu sans tenir compte des consignes des garde-côtes libyens, puis ont refusé de leur remettre les migrants. Le thème de la complicité avec les passeurs est revenu en force¹⁹.

¹⁷ Eva UGUEN-CSENGE, « La saisie du navire de l'ONG Proactiva Open Arms annulée par la justice italienne », http://www.lemonde.fr/europe/article/2018/04/16/la-saisie-du-navire-de-l-ong-proactiva-open-arms-annulee-par-la-justice-italienne_5286154_3214.html#V3W1ForzgeQZSqq5.99

¹⁸ Patrick CHAUMETTE, « Détournement de la convention SAR ? Sauvetage en mer, code italien de déontologie des ONG et gardes-côtes libyens », 28 août 2018, <https://humansea.hypotheses.org/889>

¹⁹ « Pourquoi la manœuvre de sauvetage du *Lifeline* avec 233 migrants à bord est contestée », Edouard De MARESCHAL, 27 juin 2018, <http://www.lefigaro.fr/international/2018/06/27/01003-20180627ARTFIG00312-pourquoi-la-manoeuvre-de-sauvetage-du-lifeline-avec-233-migrants-a-bord-est-contestee.php>

Le porte-conteneurs danois *Alexander-Maersk* transportant 108 migrants, secourus vendredi 22 juin au large de la Libye, a finalement été autorisé, dans la nuit de lundi 25 au mardi 26 juin, à accoster à Pozzallo en Sicile. Ses passagers ont débarqué mardi matin. Le navire avait changé de cap, après avoir reçu un signal de détresse vendredi matin, a précisé Mikkel Elbek Linnet, porte-parole de Maersk Line. Il avait porté secours à 113 migrants, mais cinq d'entre eux, dont quatre enfants et une femme enceinte, ont ensuite été débarqués dès le samedi soir. La ministre à l'immigration et à l'intégration danoise, Inger Stojberg, a envoyé une lettre à Matteo Salvini pour lui demander d'agir afin que ces migrants ne restent pas sur le bateau. Depuis 2015, l'*Alexander-Maersk* a participé à sept opérations de sauvetage et a accueilli des personnes à bord à trois reprises.

Le 29 juin 2018, l'Organisation Maritime Internationale, à Londres a reconnu l'existence d'un MRCC en Libye, constitué avec le soutien de l'Italie et de l'Union européenne, toute nouvelle institution chargé de coordonner les secours dans la zone SAR libyenne. Cette innovation devrait alléger la charge du MRCC de Rome, comme de celui de Malte. Mais les autorités libyennes considèrent que les naufragés secourus doivent être remis aux garde-côtes libyens, puis transférés en Libye, avec le soutien de Malte et du nouveau gouvernement italien. Le 2 août 2018, l'*Aquarius* a quitté le port de Marseille ; SOS Méditerranée ne considère pas la Libye comme une zone sûre et a annoncé son refus de tels transbordements. Le *Asso-Ventotto*, avitailleur italien, a secouru les 108 occupants d'un canot parti d'Afrique, dans les eaux internationales – selon les données satellites, il se trouvait à 60 milles, soit 110 kilomètres, des côtes africaines, puis les a reconduits à leur point de départ. « *La Libye n'est pas un port sûr et cela peut conduire à une violation du droit international* », a alerté le Haut-Commissariat aux réfugiés des Nations Unies, tandis que le député italien de gauche Nicola Fratoianni, à bord du navire espagnol *Open-Arms*, parlait de « *refoulement collectif* ». L'Italie avait été condamnée en 2012 par la Cour européenne des droits de l'homme, parce qu'un de ses navires militaires avait ramené en Libye, en 2009, des migrants secourus dans les eaux internationales. Ce précédent ne semble pas préoccuper le gouvernement italien²⁰²¹.

L'*Aquarius* a secouru, le 10 août 2018, au large des côtes libyennes, 141 personnes à bord de deux barques en bois, dont une moitié de mineurs et plus d'un tiers de femmes, originaires de Somalie et d'Erythrée notamment, et se trouvait lundi 13 août entre Malte et l'île italienne de Lampedusa, a indiqué la présidente de SOS Méditerranée, Sophie Beau. Le MRCC libyen a coordonné l'opération, mais a été incapable d'indiquer au navire un port sûr de débarquement. Les rescapés ont indiqué que cinq qu'ils avaient aperçus cinq navires marchands, sans qu'aucun ne se dérouta, soit qu'il ne les ait pas vu, soit qu'il ne sache pas comment et où les débarquer. L'*Aquarius* s'est donc retourné vers les Etats membres de l'Union européenne ; l'Italie et Malte les refuse ; l'Espagne qui accueille les naufragés recueillis par un navire de l'ONG Open Arms, ne souhaite pas accueillir ceux de l'*Aquarius*. Finalement, l'*Aquarius* a accosté à Malte, le 15 août, à la suite d'un accord de répartition des 141 personnes entre la France, l'Espagne, l'Allemagne, le Luxembourg, le Portugal, l'Italie même.

Le 12 août, une embarcation de onze personnes est tombée en panne entre la zone maltaise et la zone italienne. Elle a été prise en charge par les garde-côtes italiens. Le 16 août, le Diciotti, navire des garde-côtes italiens est intervenu sur un bateau dans la zone SAR maltaise. Selon Malte, le navire n'était pas en détresse, les 190 personnes à bord ont refusé toute aide pour poursuivre vers l'île italienne de Lampedusa. Mais le commandant du Diciotti a décidé d'évacuer 13 personnes en urgence vers l'hôpital de Lampedusa, de recueillir 177 migrants à son bord. Son gouvernement l'a bloqué devant l'île de Lampedusa, en attendant une « solution ». « Tous les marins, depuis toujours et même en l'absence de conventions [internationales], ont aidé les personnes en difficulté », explique l'amiral Giovanni Pettorino, le patron des garde-côtes italiens : « Le sauvetage en mer est un rempart distinctif de civilisation ». Le ministre des affaires étrangères, Enzo Moavero, aurait entamé des négociations

²⁰ « Italie : l'*Aquarius* reprend la mer et défie Salvini », Jérôme GAUTHERET, Le Monde, 2 août 2018, https://www.lemonde.fr/europe/article/2018/08/02/italie-l-aquarius-reprend-la-mer-et-defie-salvini_5338646_3214.html

²¹ CEDH, G.C 23 février 2012, Hirsi Jamaa et autres c. Italie, Requête n° 27765/09 – Yann TEPHANY, « sauvetage et migration maritime », Carnet de recherche Human Sea, programme ERC n° 340770, 30 octobre 2015, <http://humansea.hypotheses.org/369>

avec les autres Etats membres de l'UE en vue d'une répartition des naufragés. Le 20 août, le Diciotti, bloqué pendant 5 jours, a été autorisé à accoster à Catane, mais ses 177 passagers ont eu interdiction de débarquer tant que leurs destinations européennes n'ont pas déterminées²². Tous les rescapés avaient quitté le navire et débarqué le dimanche 26 août 2018, une solution ayant été trouvée pour leur prise en charge. L'Eglise italienne a joué un rôle majeur dans ce dénouement. La situation devient ubuesque, mais reste tragique.

La cour de justice de Palerme s'est saisie d'une enquête visant notamment le ministre Salvini pour « *séquestration de personnes, arrestations illégales et abus de pouvoir* » dans cette affaire ; le chef de cabinet du ministre, Matteo Piantedosi, est également visé. L'enquête a été transmise à un « tribunal des ministres », seul chargé de traiter de potentiels délits commis par les membres du gouvernement dans la circonscription de la cour de Palerme, selon la Constitution italienne.

Il faut noter, dans ce dossier complexe, que le Conseil de Sécurité des NU a sanctionné, le 7 juin 2018, six personnes, quatre libyens et deux érythréens, à la tête de réseaux de trafics d'êtres humains. Ces sanctions concernent le gel des comptes bancaires d'une part et l'interdiction de voyager, d'autre part. Elles touchent six personnes. Parmi elles, le Libyen Ahmad al-Dabbashi, un ancien porteur de port de Sabratha devenu chef d'une milice proche de l'organisation Etat islamique. Il est accusé de trafic d'êtres humains. Durant l'été 2017, l'Italie lui avait payé plusieurs millions d'euros pour qu'il arrête son trafic. Il avait pris l'argent et avait disparu depuis. Une autre personne visée par ces sanctions, Abd al Rahman al-Milad, un des chefs des garde-côtes libyens. C'est un ancien milicien qui avait été formé au métier de garde-côtes par les Européens. Il opérait dans la ville de Zaouïa. Un autre garde-côtes est mis en cause : Musab Abu Qarin. Il s'activait entre Sabratha, Zaouïa et Garaboulli. Quant à Mohammed Kachlaf, connu sous le nom de Kasab. Il était chargé de garantir la sécurité de la raffinerie de Zaouïa. Il est aussi impliqué dans le trafic d'êtres humains, ainsi que dans le trafic de pétrole avec la Tunisie, Malte et l'Italie. La décision du Conseil de Sécurité concerne aussi deux Erythréens, Ermias Ghermay et Fitiwi Abdelrazak. Ces réseaux criminels déstabilisent le pays depuis 2011. Ils partagent de nombreux intérêts avec les réseaux jihadistes. Lors de la prise de décision ce jeudi à l'ONU, Moscou avait noté que ces documents parlaient de réseaux étendus à plusieurs pays européens et aux Etats Unis, s'interrogeant sur la pertinence de sanctionner six individus africains sans remonter plus en avant dans ces réseaux²³.

ONG et pavillon de Gibraltar.

En juillet 2018, le gouvernement de Gibraltar a demandé aux propriétaires allemands du navire Aquarius de revenir à l'activité initiale de recherche, qui avait justifié l'immatriculation du navire en 2009 (*Survey vessel*). Le 13 août 2018, ce même gouvernement a annoncé qu'il allait retirer son pavillon à l'Aquarius après lui avoir demandé de suspendre ses activités de sauvetage, pour lesquelles il n'est pas enregistré dans le territoire britannique. Depuis 2016, l'Aquarius est affrété par SOS Méditerranée et Médecins du Monde. Le gouvernement de Gibraltar justifie sa demande par le manque de « *disponibilité de ports de débarquement pour nombre de bateaux de sauvetage dans la zone italienne de sauvetage* », le gouvernement italien et son ministre de l'intérieur, Matteo Salvini, refusant l'accès des ports italiens aux navires d'ONG. Les ONG affrétant l'*Aquarius* n'ayant pas cherché à obtenir le feu vert de Gibraltar à la reprise de ses activités de sauvetage en août 2018, elles ont reçu un « *ordre de retrait* » du pavillon le 6 août avec une date limite fixée au 20 août. A cette

²² https://www.lemonde.fr/europe/article/2018/08/21/migrants-salvini-laisse-accoster-le-diciotti-mais-bloque-ses-passagers_5344362_3214.html

²³ Le Comité du Conseil de sécurité, créé par la résolution 1970 (2011) concernant la Libye, inscrit les noms de six personnes sur sa Liste relative aux sanctions, <https://www.un.org/press/fr/2018/sc13371.doc.htm> - « Libye: l'ONU sanctionne six trafiquants de migrants, une première », Abdullah DOMA, RFI, 8 juin 2018. Résolution [1970 \(2011\)](#) du Conseil de sécurité, § 15 et 17, Résolution [1973 \(2011\)](#), § 19, Résolution [2146 \(2014\)](#), § 10, prorogées et modifiées par la Résolution 2362 (2017), § 2, adoptées en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

date, « le navire quittera le registre de Gibraltar et retournera dans celui de son propriétaire, l'Allemagne », poursuit le gouvernement de Gibraltar²⁴.

Fian août 2018, l'Aquarius s'est trouvé bloqué cinq jours à 45 milles nautiques devant le port de Bizerte en Tunisie, après avoir secouru cinq naufragés tunisiens, qui fuyaient leur pays pour des motifs politiques, selon leurs dires. Ils ont finalement été débarqués, avec leur accord et une promesse d'absence de poursuites judiciaires, au port de Bizerte. L'Aquarius avait quitté Malte et se préparait à une escale technique à Marseille. Informé par radio d'un canot pneumatique, sans moteur, doté seulement de rames, avec à bord cinq personnes sans gilets de sauvetage, le navire était intervenu avec un faible déroutement. L'avis du Haut-Commissariat pour les réfugiés des Nations unies qui, après s'être entretenu par Skype avec les Tunisiens, a établi que leur profil ne correspondait pas à celui de demandeurs d'asile, a conforté les refus italiens et français de les accueillir. Un retour en Tunisie aurait constitué un refoulement. La situation a pu trouver une issue quand les naufragés ont accepté leur retour en Tunisie. Selon les chiffres officiels italiens, le nombre de Tunisiens arrivés illégalement en 2017 dans la péninsule a atteint 6 150 personnes, soit 7,5 fois plus qu'en 2016. La tendance s'est maintenue en 2018 avec le chiffre de 3 221 au 31 juillet. 2018 Les Tunisiens sont aujourd'hui la première nationalité à débarquer en Italie, devant les Erythréens et les Soudanais, alors qu'ils étaient au huitième rang en 2017²⁵.

Le Tribunal International du Droit de la Mer.

Le colloque d'Angers s'est poursuivi sur le thème : *Les réfugiés en mer : quel rôle pour le Tribunal international du droit de la mer ?*

Liesbeth LINJZAAD Juge au Tribunal International du Droit de la Mer, professeure à l'Université de Maastricht, a évoqué « *Le TIDM, un forum conveniens ? Repousser les limites de la compétence selon le système de la CNUDM* ». L'obligation de porter assistance en mer, prévue par l'article 98 de la CNUDM est une obligation de moyens : « *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, 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. »

Les obligations individuelles, portant notamment sur les capitaines de navire, relèvent des Etats et de leurs législations nationales. Le système de recherche et de sauvetage renvoie aux conventions SOLAS et SAR et aux obligations des Etats côtiers. La CNUDM est silencieuse sur le rôle des navires sous pavillon étranger et sur leurs éventuelles responsabilités. Dans ce cadre, la compétence du TIDM est délicate à envisager.

Il est possible de s'interroger, non sur l'existence du TIDM, mais sur sa « compatibilité » avec les autres institutions judiciaires internationales. Ces interrogations portent en fait sur le souci de préserver l'unicité de la jurisprudence et le risque de son éclatement et par-delà celui du droit international en général. La réponse à ces préoccupations a été signifiée par l'action même du Tribunal

²⁴ « Gibraltar annonce qu'il va retirer son pavillon à l'Aquarius », 13 août 2018,

https://www.lemonde.fr/europe/article/2018/08/13/gibraltar-annonce-qu-il-va-retirer-son-pavillon-a-l-aquarius_5342106_3214.html

²⁵ « L'Aquarius bloqué durant une semaine au large de la Tunisie », Frédéric BOBIN, Le Monde, 25.08.2018, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/08/25/l-aquarius-bloque-durant-une-semaine-au-large-de-la-tunisie_5346184_3212.html

au travers de sa jurisprudence²⁶. C'est en phase avec la Cour Internationale de Justice et les tribunaux arbitraux, que le TIDM apporte sa contribution au nouvel ordre juridique des mers et des océans. Cela est particulièrement sensible quant au droit de la responsabilité internationale ; ainsi la responsabilité de l'Etat du pavillon résulte d'un manquement à son obligation de « diligence due » concernant les activités de pêche INN menées par les navires battants son pavillon²⁷.

Andrea Gattini, professeur à l'Université de Padoue, envisage *Les droits de l'Homme dans la jurisprudence du TIDM*. Dans l'affaire du navire Saïga, procédure de prompt main levée, arrêt du 4 décembre 1997, puis du 1^{er} juillet 1999, le tribunal envisage les « considérations d'humanité, dans les conditions d'arraisonnement du navire, en l'espèce assez violentes²⁸. Dans le silence de la CNUDM sur l'emploi de la force en mer, le TIDM rappelle que le droit international, qui est applicable en vertu de l'article 293 de la Convention, prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance : « les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer, comme dans les autres domaines du droit international »²⁹. Cette notion est abandonnée dans l'affaire du navire Ocean Sunrise³⁰.

Le 28 mai 2013, le TIDM a rendu un arrêt concernant un différend entre Saint Vincent et les Grenadines et l'Espagne concernant le navire Luisa³¹. Le différend porte sur le navire « Louisa », battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, qui a été perquisitionné et immobilisé par les autorités espagnoles le 1^{er} février 2006. Alors que Saint-Vincent-et-les Grenadines affirmait que le « Louisa » effectuait des levés des fonds marins pour repérer des gisements de pétrole et de gaz, selon l'Espagne, le « Louisa » a été saisi dans le cadre de poursuites pénales engagées du fait de la commission « d'une infraction d'introduction ou de détention d'armes de guerre [...], ainsi que d'une infraction continue d'atteinte au patrimoine historique espagnol ». Quatre personnes ont été arrêtées et incarcérées en Espagne pendant un certain temps dans le cadre de ces poursuites pénales. Le jour de la perquisition et de la saisie du « Louisa », les autorités espagnoles ont immobilisé un second navire, le « Gemini III » qui, selon Saint-Vincent-et-les Grenadines, servait de navire auxiliaire au « Louisa ».

« *Le Tribunal note cependant les problèmes relatifs aux droits de l'homme exposés aux paragraphes 59, 60, 61 et 62 de l'arrêt et constate que les Etats sont tenus de s'acquitter des obligations qui leur*

²⁶ Guillaume LE FLOC'H (dir.), *Les vingt ans du Tribunal International du Droit de la Mer*, Pédone, Paris, 2018, spécialement Sandrine TURGIS, « La jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer et le droit international des droits de l'Homme », pp. 333-355.

²⁷ TIDM avis du 2 avril 2015, aff. Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP) - Nathalie ROS, « Le Tribunal International du Droit de la mer, entre tradition et modernité du règlement judiciaire », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXXVI, 2018, pp. 97-132 – également Niki ALOUPI, « la jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer et l'Etat du pavillon », in Guillaume LE FLOC'H (dir.), *Les vingt ans du Tribunal International du Droit de la Mer*, Pédone, Paris, 2018, pp. 223-244.

²⁸ TIDM 1^{er} juillet 1999, aff. du navire Saïga n°2, Saint-Vincent et les Grenadines c/ Guinée.
https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.F.pdf

Nathalie ROS, « Un bilan de la première activité du Tribunal international du droit de la mer (1996-2000) », *Annuaire Français de Droit International*, 2000, vol. 46, pp. 496-523.
https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2000_num_46_1_3629

²⁹ Ph. GAUTIER, « Le rôle du Tribunal International du Droit de la Mer dans le maintien de l'ordre public en mer », in Annie CUDENNEC (dir.), *Ordre public et mer*, Pédone, Paris, 2012, pp. 175-181.

³⁰ TIDM 22 novembre 2013, Affaire n° 22, Affaire de l'« Arctic Sunrise » (Royaume des Pays-Bas c. Fédération de Russie), mesures conservatoires – TA CPA, Affaire de l'« Arctic Sunrise » (Pays Bas c. Russie), sentence arbitrale sur le fond, sentence du 14 août 2015, n° 2014-02, RGDIP 2016-1 chr. Niki ALOUPI - CPA, Affaire de l'« Arctic Sunrise » (Pays Bas c. Russie), sentence arbitrale sur la réparation, sentence du 10 juillet 2017, RGDIP, 2017-4 chr. Niki ALOUPI – B. LE GOAZIOU, « L'emploi de la force en mer », in *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer vingt ans après - Pratiques opérationnelles des Etats*, Pédone, Paris, 2015, pp. 107-112.

³¹ TIDM, ordonnance du 11 janvier 2011, mesures conservatoires, arrêt du 28 mai 2013, aff. n° 18, navire Louisa, Saint Vincent et les Grenadines c/ Espagne.

incombent en vertu du droit international, en particulier dans le domaine des droits de l'homme, et que les principes d'une procédure régulière doivent trouver application en toute circonstance. »

Dans l'affaire du navire Virginia G, le TIDM, le 14 avril 2014, a considéré que la rétention provisoire des passeports des membres de l'équipage ne peut être considérée comme un emprisonnement et a considéré que la Guinée-Bissau n'a pas enfreint l'article 73 de la CNUDM³². Le différend concerne le navire Virginia G, un pétrolier battant pavillon panaméen, qui a été saisi le 21 août 2009 par les autorités bissau-guinéennes alors qu'il effectuait des opérations de ravitaillement en combustible de navires étrangers se livrant à la pêche dans la zone économique exclusive de la Guinée-Bissau. Le navire et le gazole à son bord ont été confisqués le 27 août 2009. Par la suite, les autorités bissau-guinéennes ont ordonné la mainlevée de l'immobilisation du navire, décision qui a été notifiée au propriétaire du navire le 6 octobre 2010.

Concernant la question de savoir si la confiscation du navire et du gazole à son bord était justifiée, le Tribunal note que l'article 73, § 1, de la Convention mentionne le droit de l'Etat côtier de procéder à l'arraisonnement, à l'inspection et à la saisie des navires concernés. Il conclut que l'arraisonnement, l'inspection et la saisie du Virginia G n'ont pas enfreint l'article 73, paragraphe 1, de la Convention. Il rappelle ensuite que, selon l'article 73, paragraphe 1, de la Convention, les mesures d'exécution prises doivent être «nécessaires » pour assurer le respect des lois et règlements adoptés par l'Etat côtier en conformité avec la Convention. Relevant que le Virginia G n'avait pas l'autorisation écrite requise par la législation bissau-guinéenne pour effectuer le soutage, le Tribunal observe cependant que le fait de ne pas avoir obtenu une autorisation écrite tient davantage à une mauvaise interprétation de la correspondance entre les représentants des navires de pêche et les autorités bissau-guinéennes compétentes qu'à une violation délibérée des lois et règlements de la Guinée-Bissau. Il considère que la confiscation du navire et du gazole à son bord dans les circonstances de l'espèce n'était nécessaire ni pour sanctionner l'infraction commise ni pour dissuader les navires ou leurs exploitants de récidiver. Il en conclut par conséquent que la confiscation du Virginia G et du gazole à son bord par la Guinée-Bissau constitue une infraction à l'article 73, paragraphe 1, de la Convention.

Le Tribunal estime que les principes qu'il a mentionnés dans l'Affaire du navire SAIGA (aff. n° 2) ont été respectés et il ne considère pas, par conséquent, que la Guinée-Bissau ait fait usage d'une force excessive entraînant des atteintes à l'intégrité physique et mettant en péril la vie humaine lors de l'arraisonnement du Virginia G et de sa conduite au port de Bissau. Le Tribunal conclut également que la Guinée-Bissau n'a enfreint ni l'article 225 de la Convention ni les principes fondamentaux de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention des abordages en mer.

L'affaire Enrica Lexie oppose l'Italie à l'Inde³³. Tandis que deux fusiliers marins italiens étaient poursuivis devant les juridictions indiennes, pour avoir tiré sur des pêcheurs indiens et avoir tué deux d'entre eux, dans la ZEE indienne, l'Italie a décidé, en 2015, de saisir le TIDM d'une demande de mesures conservatoires dans l'attente de la constitution d'un tribunal arbitral. L'ordonnance rendue le 24 août 2015 prescrit une mesure conservatoire : *L'Italie et l'Inde doivent toutes deux suspendre toutes procédures judiciaires et s'abstenir d'en entamer de nouvelles qui seraient susceptibles d'aggraver ou d'étendre le différend soumis au tribunal arbitral prévu à l'annexe VII, ou de compromettre l'application de toute décision que le Tribunal arbitral pourrait rendre ou d'y porter préjudice »*³⁴. Le Tribunal arbitral saisi a rendu une ordonnance le 29 avril 2016, relative à une demande en prescription de mesures conservatoires au titre du §1 de l'article 290 de la CNUDM :

³² TIDM, arrêt du 14 avril 2014, aff., n° 19, affaire du navire Virginia G (Panama c/ Guinée-Bissau).

³³ Jean-Paul PANCRACIO, « Le recours à des équipes de protection embarquées (EPE) : le cas Enrica Lexie », Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris, n° 32, automne 2013, pp. 6-7.

³⁴ TIDM, 24 août 2015, aff. 24, Navire Enrica Lexie, Italie c/ Inde, mesures conservatoires, RGDIP, 2016-1 chr. Niki ALOUPI - Albane GESLIN, « L'ordonnance du TIDM en prescription de mesures conservatoires dans l'affaire de l'Incident de l'Enrica Lexie (Italie c. Inde), ou de l'art délicat de naviguer entre deux eaux »,

a) *Italy and India shall cooperate, including in proceedings before the Supreme Court of India, to achieve a relaxation of the bail conditions of Sergeant Girone so as to give effect to the concept of considerations of humanity, so that Sergeant Girone, while remaining under the authority of the Supreme Court of India, may return to Italy during the present Annex VII arbitration.*

b) *The Arbitral Tribunal confirms Italy's obligation to return Sergeant Girone to India in case the Arbitral Tribunal finds that India has jurisdiction over him in respect of the "Enrica Lexie" incident.*

c) *The Arbitral Tribunal decides that Italy and India each shall report to the Arbitral Tribunal on compliance with these provisional measures, and authorizes the President to seek information from the Parties if no such report is submitted within three months from the date of this Order and thereafter as he may consider appropriate.*

Les deux Etats doivent donner effet au concept de « considérations d'humanité », permettant au militaire italien de retourner en Italie pendant la durée de la procédure d'arbitrage, l'Italie acceptant son retour en Inde si la juridiction indienne est retenue compétente.

Peter TZENG, avocat au cabinet Foley Hoag, Washington DC, bon connaisseur des procédures d'arbitrage ou devant la CIJ ou le TIDM, envisage *Le degré de contrôle du TIDM sur les actes de police en mer*. L'article 288 de la CNUDM donne compétence au TIDM pour interpréter et appliquer les dispositions de la Convention. Les droits reconnus à l'Etat côtier sont prévus par les articles 25 pour la mer territoriale, 33 pour la zone contiguë, 62 pour la ZEE. L'article 293 de la CNUDM a servi de fondement à plusieurs différends dont en premier l'affaire du navire Saiga (aff. n° 2). Selon Peter TZENG, cet article ouvre sur le droit substantiel, mais nullement sur la compétence, ce qui lui permet une plaidoirie critique. Lors de la discussion collective avec l'auditoire, son analyse sera fort peu suivie.