



# Les réfugiés en situation de détresse en mer : agir et assister

Conseils pour capitaines  
et équipages

# Les réfugiés en situation de détresse en mer : agir et assister

## Conseils pour capitaines et équipages

Vous êtes propriétaire ou affrèteur de yachts et de bateaux à moteur ? Vous vous préparez à mettre à l'eau votre ou vos navires ? Sachez que depuis quelques années, le monde maritime est de plus en plus confronté au sort des réfugiés. Aujourd'hui, en tant que skipper ou capitaine de bateau, vous devez être préparé à rencontrer des réfugiés en situation de détresse sur des embarcations inadaptées à la navigation, aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales : en mer Égée, en mer de Sicile ou de Malte, en Méditerranée Occidentale, aux Canaries, ou dans les eaux situées le long de la côte de l'Afrique de l'Ouest.

Ces personnes que vous trouverez à bord de bateaux de fortune, sont en général parties des ports d'Afrique du Nord, d'Afrique occidentale, de Turquie ou du Moyen-Orient. Elles fuient généralement la pauvreté, les persécutions ou la guerre civile. Pour ces réfugiés, ce voyage est loin de ressembler à une croisière de rêve. La mer représente un obstacle sur leur route vers l'Europe et peut même se transformer en danger de mort.

La majorité des navires qu'ils utilisent ne sont pas conçus pour la navigation en haute mer. La plupart de ces raflots sont quasiment impossibles à manœuvrer ou sont équipés de moteurs hors-bord inadaptés et pas assez puissants. Certaines de ces embarcations sont vieilles et pourries. D'autres sont surchargées au-delà de la ligne de flottaison. Résultat : plusieurs milliers de personnes sont mortes ces dernières années. Suite à une panne moteur, ces bateaux de fortune ont chaviré ou dérivé pendant

des jours, voir des semaines. Les survivants témoignent du sort de leurs compagnons de voyage : morts de faim, de soif, ou noyés. Pour la seule année 2014, plus de 4 000 personnes ont péri en Méditerranée.

Que faire si vous croisez une embarcation de ce type ?

En vertu du droit maritime, vous devez prêter assistance aux passagers. En tant que marin ou skipper d'un yacht à moteur, vous vous devez de poursuivre une longue et fière tradition maritime : assister tout être humain en situation de détresse. Quelle que soit la ou les situations que vous rencontrez, nous comptons sur vous pour maintenir cette tradition. Ne vous en détournez pas – la survie de ces personnes dépend de votre décision.

**Cette brochure est conçue pour vous aider à respecter vos obligations. Elle vous fournit :**

- Un résumé des normes de droit international avec lesquelles vous devriez être familiers.
- Des instructions concrètes sur ce qu'il faut faire au moment de prêter assistance aux personnes en détresse.
- Une liste de sources d'informations complémentaires et de numéros à appeler en cas d'urgence.

## Où sont définies les règles relatives à l'assistance aux personnes en situation de détresse en mer ?

L'obligation de prêter assistance aux personnes en situation de détresse en mer est définie par plusieurs traités internationaux sur le droit de la mer. Ces traités ont été mis en œuvre par les Etats parties, parmi lesquels les Etats européens. Cela signifie que l'assistance aux personnes en détresse n'est pas une œuvre de bienfaisance. Vous êtes dans l'obligation légale de porter secours. Dès lors, vous devriez être familiers avec les dispositions suivantes :

- La Convention des Nations Unies de 1982 sur le Droit de la Mer (UNCLOS) : « Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :  
(a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer,  
(b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte... »<sup>1</sup>
- La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) : « Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, un signal indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible »<sup>2</sup>.
- La Convention Internationale de 1989 sur l'assistance : « Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire

et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer »<sup>3</sup>.

- La Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) : « Les Parties veillent à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour que les services requis de recherche et de sauvetage soient fournis aux personnes en détresse en mer au large de leurs côtes. »<sup>4</sup>
- En 2004, une étape importante a été franchie pour améliorer la mise en œuvre des obligations de secours. Le Comité Maritime de Sécurité (MSC) de l'Organisation Maritime Internationale (IMO) a transmis des Directives sur le Traitement des Personnes Sauvées en mer, qui est entré en vigueur en 2006<sup>5</sup>. Elles contiennent des détails sur l'obligation de prêter assistance.

## Quand dois-je prêter assistance ?

Vous devez intervenir non seulement si des vies sont en danger<sup>6</sup>, mais également dans toute situation où une personne se trouverait en situation de détresse en mer<sup>7</sup>, c'est-à-dire « lorsqu'il existe une certitude raisonnable qu'un danger grave et imminent menace un navire ou une personne et exige une assistance immédiate »<sup>8</sup>. Cela signifie que vous ne devez pas seulement prêter assistance lorsqu'un passager est passé

1 Article 98(1) UNCLOS

2 SOLAS, Annexe, Chapitre V, Règle 33 para. 1, clause 1

3 Article 10 -1 Convention Assistance.

4 SAR, Annexe Chapitre 2.1.1.

5 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167 (78).

6 Article 98 (1) (a) UNCLOS; Article 10 (1) Convention Assistance.

7 Article 98 (1) (a) UNCLOS; SOLAS Annexe chapitre V Règle 33 para 1 clause 1.

8 SAR, Chapitre 1.3.11.

par-dessus bord. Vous devez considérer qu'un navire est en situation de détresse dans chacune de ces situations : lorsqu'un bateau éprouve des difficultés ou se retrouve dans l'impossibilité de manœuvrer, s'il est endommagé ou surchargé, s'il manque d'approvisionnements en nourriture, en eau potable ou en médicaments nécessaires.

### Dois-je prêter assistance même s'il met mon équipage et moi-même en danger ?

Non. La Convention UNCLOS et celle sur l'assistance le soulignent : vous devez uniquement prêter assistance si vous pouvez le faire sans mettre en danger votre bateau, votre équipage ou vos passagers<sup>9</sup>. Par exemple, des bateaux sportifs peuvent s'avérer trop petits pour prendre à bord un groupe important de personnes. Cependant, face à de telles situations, vous devez et pouvez toujours agir : si vous ne pouvez pas porter secours, vous devez non seulement le consigner dans votre journal de bord en indiquant les motifs, mais vous devez également en informer les services de recherche et de sauvetage compétents [le Centre de Coordination des Secours, RCC]<sup>10</sup>, afin qu'ils puissent se charger du sauvetage.

Vous devriez également essayer d'entrer en contact avec d'autres grands cargos ou des navires de pêche dans la zone par radio, car ils pourraient être en capacité de prêter assistance plus rapidement que les services de recherche et de sauvetage.

Dans le cas contraire, vous risquez non seulement de mettre en péril les vies de ceux qui sont en situation de détresse, mais vous pourriez également être passible de poursuites pénales pour non-assistance à personne en danger. En haute-mer, vous êtes soumis à la juridiction pénale de l'Etat

du pavillon de votre navire, à celle de votre propre Etat et à celle de l'Etat côtier des eaux territoriales dans lesquelles vous vous trouvez.

### Qui dois-je sauver ?

Toute personne se trouvant en situation de détresse en mer. Les Conventions SAR et SOLAS soulignent que l'obligation de prêter assistance s'applique à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer, indépendamment de sa nationalité ou de son statut juridique, ou encore des circonstances dans lesquelles elle est retrouvée<sup>11</sup>.

Dès lors, peu importe le pays de provenance de cette personne, ou si elle était consciente du risque encouru, ou encore des motifs pour lesquels elle a pris la mer. Le fait que la personne en situation de détresse soit titulaire ou non d'un visa permettant d'entrer dans un Etat européen ne doit pas être pris en compte.

Dans la plupart des cas, en effet, ces routes maritimes sont empruntées par des personnes qui ne possèdent pas de visas. Etant donné qu'il n'existe pratiquement aucune voie légale et sûre pour que les réfugiés et les migrants puissent rejoindre l'Europe, ce n'est pas par choix, mais par nécessité que ces personnes entreprennent ces voyages dangereux et mettent leurs vies entre les mains de passeurs. Ceci ne change pas le fait qu'il existe une obligation légale de prêter assistance aux personnes qui sont en situation de détresse en mer : tout être humain, quel qu'il soit, doit être secouru. L'Union européenne a récemment confirmé ce principe en ce qui concerne ses opérations de sécurisation des frontières<sup>12</sup>.

9 Article 98 (1) UNCLOS; Article 10(1) Convention Assistance.

10 SOLAS, Annexe, Chapitre V, Règle 33 para. 1, clause 1.

11 SAR, Chapitre 2.1.10; SOLAS, Annexe, Chapitre V, Règle 33 para. 1, clause 2.

12 Article 9 Règle (EU) No. 656/2014.

## Quel est le rôle du droit international des réfugiés dans le sauvetage en mer ?

Les bateaux qui parviennent en Europe comptent aussi bien des personnes susceptibles d'obtenir une protection internationale, connue sous le nom de droit d'asile, que des personnes qui ne dépendent pas de ce statut.

Deux catégories de personnes ont droit à la protection internationale. D'une part, celles relevant de la Convention de l'ONU de 1951 sur les réfugiés, qui ont fui leur pays d'origine et qui craignent avec raison d'être persécutées du fait de leur race, de leur religion, de leur nationalité, de leur appartenance à un certain groupe social ou de leurs opinions politiques, et qui ne peuvent ou ne veulent se réclamer de la protection de ce pays ou y retourner en raison de ladite crainte. D'autre part, celles qui risquent de subir d'autres graves violations des droits de l'Homme dans leurs pays d'origine, comme la torture, des conditions de détention inhumaines ou dégradantes, ou un grave préjudice au cours d'une guerre civile. Les Etats européens sont légalement tenus - conformément au droit international et européen - de fournir une protection<sup>13</sup> à ces deux catégories de personnes.

Qu'est-ce que cela signifie pour vous si vous prenez des personnes à bord dans le cadre d'une opération de sauvetage ? Votre rôle ne consiste pas à savoir si parmi les survivants il y a des personnes susceptibles d'obtenir une protection internationale. Un bateau n'est pas un espace approprié pour examiner une demande d'asile et un capitaine n'est pas formé pour ce faire. Cette obligation relève uniquement des autorités étatiques.

Vous devez néanmoins être vigilants si les survivants s'identifient eux-mêmes comme des demandeurs d'asile. Dans ce cas-là, vous devez alerter

le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR) et les services de recherche et de sauvetage. Par ailleurs, le besoin de protection peut vous amener à réfléchir sur l'endroit de débarquement le plus adapté. Vous trouverez plus d'informations dans les parties « Le Sauvetage - que dois-je faire ? » et « Qu'est-ce qu'un lieu sûr ? ».

## Comment participer à une opération de sauvetage ?

**Selon les directives de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), vous devez :**<sup>14</sup>

- Vous rendre sur le lieu du sinistre ;
- Secourir les personnes en détresse ;
- Assurer les premiers soins médicaux et répondre à tout autre besoin élémentaire ;
- Conduire les personnes en lieu sûr. Identifier un lieu sûr peut se révéler difficile ; voir plus loin

**Contactez le Centre de Coordination des Secours (RCC) en charge de la zone de recherche et de sauvetage.** Conformément aux directives de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)<sup>15</sup>, le centre de coordination vous demandera les détails suivants :

- Des informations sur les survivants : nom, âge, sexe, état de santé apparent et éventuels besoins médicaux ;
- Votre analyse concernant les conditions de sécurité de votre bateau suite au sauvetage (équipements de sauvetage en nombre suffisant,

<sup>13</sup> Directive 95/2011/EU.

<sup>14</sup> Comité de la Sécurité Maritime (CSM), Résolution CSM.167 (78), para. 5.1; voir également SOLAS, Annexe, Chapitre V, Régulation 33 paras. 1., 1.1, et 6.

<sup>15</sup> Comité de la Sécurité Maritime, Résolution CSM.167 (79), para. 6.10-11.

quantité d'eau potable et de nourriture, médicaments et capacité d'hébergement pour toutes les personnes à bord. Cela inclut également la sécurité de votre équipage dans le cas où les survivants deviendraient agressifs ou violents) ;

- Les mesures que vous avez prises ou que vous envisagez de prendre.
- Les capacités techniques de votre bateau en prenant en compte les passagers supplémentaires à bord ;
- Le nom du port sûr le plus proche que vous avez identifié ;
- La solution que vous privilégiez pour débarquer les survivants ;
- L'assistance dont vous pourriez avoir besoin pendant ou après l'opération de sauvetage ;
- Tous les facteurs que vous jugerez pertinents : conditions météorologiques, présence de marchandises périssables à bord de votre cargo, etc.

**Si les personnes à bord se sont identifiées comme demandeuses d'asile, vous devez suivre les recommandations du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).<sup>16</sup> C'est-à-dire :**

- Alertez le RCC sur le fait que vous avez à bord des personnes susceptibles d'avoir besoin de protection ;
- Contactez le HCR ;
- Ne communiquez aucune information au pays d'origine de la personne ou au pays qu'elle a fui. Attention à ne pas non plus vous adresser à toute personne susceptible de transmettre ce type d'information à l'un de ces pays ;

- Ne demandez pas le débarquement du ou des survivants dans leur pays d'origine ou dans le pays que ces personnes ont fui.

**La section suivante de cette brochure contient de plus amples informations.**

**Concrètement, les étapes à mener lors d'une opération de sauvetage dépendront de la situation et de la capacité de votre bateau. Ceci-dit, voici, les choses à faire en toutes circonstances :**

- Si vous recevez un signal de détresse par radio, confirmez sa réception et demandez toutes les informations nécessaires ;
- Allez sur la fréquence internationale d'appel et de détresse (2182 kHz, fréquence de radiotéléphonie maritime, ou 156.8 MHz (canal 16 VHF)) ;
- Ayez toujours à bord les équipements requis par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), kit radio y compris ;
- Conservez les équipements de sauvetage à bord dans un endroit facile d'accès (gilets de sauvetage, kits de survie, lignes de vie et tout autre équipement utile) ;
- Dans l'obscurité, tenez l'équipement de signalisation à disposition et allumez les projecteurs ;
- Préparez le kit médical et tenez-le à disposition ;
- Si vous possédez des échelles et du cordage, installez-les pour permettre aux survivants de grimper à bord ;
- Préparez-vous à lancer le bout afin de vous amarrer au bateau en détresse ;

---

<sup>16</sup> OIM et UNHCR, sauvetage en mer – Guide des principes et des mesures qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés.

- Si votre bateau est équipé de canots de sauvetage, préparez-vous à les mettre à l'eau pour récupérer les survivants.

Vous trouverez un résumé précis des différentes étapes d'un sauvetage dans le « Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes » (cf. « Où puis-je obtenir plus d'informations ? »)

### Qu'est-ce qu'un lieu sûr ?

Les Conventions SAR et SOLAS vous obligent à débarquer les survivants dans « un lieu sûr ». <sup>17</sup> Mais qu'est-ce qu'un « lieu sûr » ? Selon le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI, c'est un lieu où l'opération de sauvetage peut être considérée comme ayant abouti. C'est un endroit où la vie des survivants n'est plus en danger. C'est aussi un lieu où tous leurs besoins fondamentaux seront satisfaits : eau, alimentation, hébergement et assistance médicale. <sup>18</sup>

Un tel lieu peut être le port le plus proche, le prochain port d'escale du navire prêtant assistance, ou un port de l'État du pavillon du navire prêtant assistance, chaque cas étant différent. Cependant, une chose est certaine : le débarquement est une obligation.

Le navire de sauvetage n'est pas un lieu sûr. Il n'est généralement pas équipé pour assurer l'approvisionnement et l'hébergement des passagers supplémentaires récupérés lors de l'opération de sauvetage. De plus, l'équipage du navire de sauvetage ne doit pas être surchargé. <sup>19</sup>

Identifier un lieu sûr demande une attention particulière dans le cas où les survivants se sont présentés à vous comme demandeurs d'asile. Le

Comité de Sécurité Maritime est extrêmement précis sur ce point : pour déterminer le bon lieu sûr, vous devez avant tout vous interroger sur les risques encourus par les survivants : en débarquant pourraient-ils se retrouvés confrontés à des menaces sur leur vie et sur leur personne du fait de persécutions ? <sup>20</sup>

Pour bien mesurer les risques encourus, gardez en tête le fait que certaines des personnes secourues ont peut-être fui un État côtier d'Afrique du Nord. Si elles y sont débarquées, elles seront alors remises directement entre les mains de leurs persécuteurs. D'autres peuvent avoir simplement transité par-là, après avoir fui d'autres pays d'Afrique ou du Moyen-Orient. Pour elles aussi, le débarquement dans un État côtier africain, comme la Libye, peut avoir de graves conséquences. Dans la plupart de ces États, les procédures d'asile, dans les cas où elles existent, ne sont pas appropriées. D'autres pays n'ont pas ratifié la Convention de Genève relative au statut des réfugiés. Cela signifie que les personnes que vous avez sauvées peuvent être expulsées vers leur pays d'origine sans que leurs besoins de protection ne soient examinés. Dans les deux cas, le résultat est le même : la personne survivante sera à nouveau exposée à la persécution. C'est pour ces raisons que ces pays ne peuvent pas être considérés comme des lieux sûrs. Sauver des personnes pour les renvoyer vers la torture, la persécution, ou la guerre civile n'a pas de sens. La Cour européenne des droits de l'Homme considère également que les personnes migrantes ne doivent pas être refoulées vers des pays où elles ne sont pas à l'abri de persécution, d'expulsion, ou de mauvais traitements. <sup>21</sup>

17 SAR 2004, para. 3.1.9 et SOLAS Chapitre V Règle 33, para. 1.1.

18 Comité de la Sécurité Maritime, Résolution CSM.167(78), para. 6.12.

19 Comité de la Sécurité Maritime, Résolution CSM.167(78), para. 6.13.

20 Comité de la Sécurité Maritime, Résolution CSM.167(78), para. 6.17.

21 Hirsi Jamaa et autres c. Italie, Requête no. 27765/09, Arrêt rendu le 23 février 2012 (Grande Chambre).

Pour plus d'informations, Amnesty International, Human Rights Watch, le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés et d'autres organisations des Nations Unies publient régulièrement des rapports sur la situation des droits humains dans les pays d'origine ou de transit.<sup>22</sup>

Si vous n'êtes pas sûr et certain, ne prenez pas de risque. Optez pour la sécurité et débarquez ailleurs. Il est généralement plus sûr de débarquer les survivants dans les ports européens. Un fait également confirmé par le droit communautaire.<sup>23</sup>

### Est-ce que les Etats doivent me laisser débarquer ?

Vous ne pouvez terminer votre opération de sauvetage que lorsqu'un État vous permet de débarquer les survivants dans un de ses ports. Par le passé, certains États côtiers ont parfois refusé le débarquement des survivants. Pour les capitaines, cela pèse sur leur intérêt légitime à poursuivre leur voyage.

La situation s'est améliorée en 2004 lorsque les Conventions SAR<sup>24</sup> et SOLAS<sup>25</sup> ont été modifiées. Désormais, le pouvoir discrétionnaire des États côtiers face à la demande d'un navire d'entrer dans un port est extrêmement limité.<sup>26</sup>

Cela signifie que les États signataires des conventions SAR et SOLAS doivent se coordonner et coopérer afin de veiller à ce que les capitaines de navires qui prêtent assistance en embarquant des personnes en détresse en mer soient dégagés de leurs obligations et s'écartent le moins possible de la route prévue, sans que le fait de les dégager de ces obligations en vertu de la présente règle, ne compromette davantage la sauvegarde de la

vie humaine en mer. Les traités soulignent que l'État en charge de la zone de recherche et de sauvetage est responsable de cette coordination.<sup>27</sup>

Les États doivent respecter les directives de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)<sup>28</sup> et celles-ci sont sans équivoque : un navire ne peut être retardé de façon injustifiée, souffrir de pertes financières ou de difficultés similaires après avoir sauvé des personnes en situation de détresse en mer. Cela signifie que si le premier Centre de coordination des secours (RCC) contacté considère qu'il n'a pas autorité, il a l'obligation d'alerter celui qui est responsable. Le RCC responsable doit immédiatement prendre les mesures nécessaires, y compris l'identification et l'acheminement vers un lieu sûr. (Voir également la section « Qu'est-ce qu'un lieu sûr? »). Cela signifie qu'il doit réduire au maximum le temps passé à bord par les survivants et accélérer leur débarquement. Par conséquent, le RCC s'occupera généralement d'organiser le débarquement en coordination avec les autorités locales.

Si vous rencontrez malgré tout des difficultés lors du débarquement, contactez l'État de votre pavillon qui sera en mesure de trouver un accord par la voie diplomatique. Vous pouvez également contacter le HCR. Enfin, vous devez contacter l'OMI et les informer des difficultés rencontrées dans l'application de leurs directives.

---

22 Par exemple, des rapports sur les pays peuvent se trouver sur [www.refworld.org](http://www.refworld.org) ou sur [www.ecoi.net](http://www.ecoi.net).

23 Article 10(1) Règlement (EU) No. 656/2014.

24 Comité de la Sécurité Maritime, Résolution CSM.155(78), CSM 78/26/Add.1, Annex 5.

25 Comité de la Sécurité Maritime, Résolution CSM.153(78), CSM 78/26/Add.1, Annex 3.

26 Malte est le seul Etat de l'UE à ne pas avoir ratifié ces amendements ; la zone SAR maltaise est vaste, elle inclut l'île italienne de Lampedusa et s'étend bien au-delà des eaux territoriales libyennes.

27 SAR, Chapitre 3.1.9.; SOLAS, Annexe, Chapitre V, Règle 33 para. 1.1 (les deux ajoutées en 2004).

28 SAR, Chapitre 3.1.9.; SOLAS, Annexe, Chapitre V, Règle 33 para. 1.1.



## Suis-je passible de poursuites pénales ?

Contre toute attente, c'est dans le cas où vous ne prêteriez pas assistance, que vous risquez d'être poursuivi pour non-assistance à personne en danger. C'est pour cette raison que le débarquement des survivants se passe généralement dans de bonnes conditions.

Il existe néanmoins des raisons de s'inquiéter de l'impact du procès en 2006 du capitaine et de l'ancien chef du comité du Cap Anamur. Tous les deux ont été mis en examen pour aide à l'immigration irrégulière pour avoir sauvés des personnes en détresse en mer et les avoir fait débarquer en Sicile (Italie). Sept pêcheurs tunisiens ont également été mis en examen par le même tribunal au même titre.

Les organisations des droits humains critiquent ce qui apparaît comme une façon de dissuader les équipages de faire ce qui devrait être une évidence en toute situation : porter secours. De plus, la menace de confiscation des bateaux et du matériel de pêche des équipages sauveteurs pourrait représenter une crainte supplémentaire pour ces derniers.

Toutefois, ce type de cas demeure rare. Les gouvernements allemands et italiens souhaitaient faire un exemple du Cap Anamur. L'importante couverture médiatique en a fait une affaire politique. Après trois ans de procédures judiciaires, les deux marins italiens mis en examen ont finalement été acquittés.

Peu de temps après, les pêcheurs tunisiens aussi. Les deux capitaines tunisiens ont malgré tout été condamnés, pour entrave au travail d'un agent de police.

Une réglementation claire est urgente et indispensable tant au niveau européen qu'international : personne ne devrait être amené à violer le devoir de prêter assistance par crainte de poursuites.

## Où puis-je trouver de plus amples informations ?

- Des indications concrètes sur le sauvetage sont contenues dans le « Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes » (IAMSAR) Vol. III, édité par l'Organisation Maritime Internationale (OMI).
- Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (UNHCR) et l'OMI éditent conjointement la brochure « Sauvetage en mer - Guide des principes et des mesures appliqués aux migrants et aux réfugiés ». Télécharger sur : <http://www.unhcr.org/450037d34.html>
- L'Organisation Maritime Internationale (OMI) est une organisation spéciale des Nations Unies qui traite de la navigation internationale et les questions connexes de sécurité. Site web: [www.imo.org](http://www.imo.org)
- Une liste des zones SAR et des services responsables des secours et des recherches à travers le monde est contenue dans « Publications nautiques », vol. V (également cité comme NP 285), pp. 315-414, édité par le Service hydrographique Royaume-Uni et dans l'IAMSAR mentionné ci-dessus.

## Les numéros importants en cas d'urgence Les contacts SAR

### GRÈCE

#### JRCC Pirée (Cospas-Sarsat SPOC)

Tel: 0030 210 4112500, 0030 210 4220772

Email: jrccpgr@yen.gr

Fax: 0030 210 4132398

#### Les équipes de secours grecques (Greek Rescue Team - Hellenic Rescue Team)

Tel: (0030) 2310310649 (24 heures)

#### RSC Mytilène (Mer Egée centrale)

Tel: 0030 22510 40827

Fax: 0030 22510 47888

#### RSC Patras (Mer Ionienne)

Tel: 0030 2610 341002

Fax: 0030 2610 327136

#### RSC La Canée (Chania) (Mer Egée Sud-Ouest)

Tel: 0030 28210 98888

Fax: 0030 28210 28387

#### RSC Rhodes (Mer Egée Sud-Est)

Tel: 0030 22410 22220

Fax: 0030 22410 27365

#### RSC Thessalonique (Mer Egée Nord)

Tel: 0030 2310 531504

Fax: 0030 2310 531506

#### Symi – autorités du port

Tel: 0030 2246 071205

### TURQUIE

#### MRCC Ankara (Commandement des gardes côtes turcs)

Tel: 0090 312 417 5050, 0090 312 425 3337

Fax: 0090 312 417 2845

E-mail: sgkhrkmrk@sgk.tsk.mil.tr

E-mail: trsgk@skyfile.com

#### MSRCC ANKARA (le principal centre de coordination de recherche et de sauvetage)

Tel: 0090 312231 9105, 0090 312232 4783

Fax: 0090 312232 0823

E-mail: trmrcc@denizcilik.gov.tr

#### MRCC Izmir (Région de la mer Egée) (gardes côtes turcs)

Tel: 0090 232 365 6825

Fax: 0090 232 365 9575

#### MRSC Canakkale (gardes côtes turcs)

Tel: 0090 286212 7500

Fax: 0090 286212 7202

#### RSC Marmaris (Région de la mer Egée) (gardes côtes turcs)

Tel: 0090 252 412 7722

Fax: 0090 252 412 7777

## CHYPRE

### **Autorité nationale responsable pour les recherches et le sauvetage maritimes**

Tel: 00357 2584 8100

Fax: 00357 2584 8200

E-mail: maritimeadmin@dms.mcw.gov.cy

### **JRCC Larnaca**

SRR: CYPRUS SRR

Tel: 00357 2464 3005

Fax: 00357 2464 3254

E-mail: jrcc\_cyp@cytanet.com.cy

### **RCC Akrotiri**

Tel: 00357 252 76854

Fax: 00357 252 76795

## MALTE

### **RCC Malte (Malta Radio) (Cospas-Sarsat SPOC)**

Tel: 00356 2125 7267, 00356 2249 4202

Fax: 00356 2180 9860

E-mail: rccmalta@gov.mt

### **Les forces armées maltaises (Armed Forces of Malta)**

Tel : 00356 21 809 279

Tel: 00356 2249 4020

E-mail: hq.afm@gov.mt

Fax: 00356 21 809 860

Fax: 00356 21 241001

## ITALIE

### **MRCC Rome**

Tel: 0039 06592 3569, 0039 06592 4145, 0039 06590 84527

Email:cgcp3rep4 @infrastrutturetrasporti.it, centraleoperativa1@libero.it

Fax: 0039 06592 2737, 0039 06590 84793

E-mail: imrcc-ssas@mit.gov.it

### **MRSC Palerme**

Tel: 0039 091 604 3111, 0039 091604 3110, 0039 091 604 3165

Fax: 0039 091 325 519

E-mail: gcpalermo@mit.gov.it

palermo@guardiacostiera.it

cppalermo@mit.gov.it

### **MRSC Catane**

Tel: 0039 095 747 4111

Tel: 0039 095 7474321 / 0039 095 747 4319

Fax: 0039 095 747 4307

Fax: 0039 095 533 962

E-mail: catania@guardiacostiera.it

### **MRSC Bari**

Tel: 0039 0805216860, 0039 080528 1511, 0039 080528 1544

Fax: 0039-080-521-1726

Email: bari@guardiacostiera.it

## **ESPAGNE**

### **MRCC Tarifa**

Tel: 0034 956 684 740  
Fax: 0034 956 680 606

### **MRCC Almería**

Tel: 0034 950 271 726, 0034 950270715  
Fax: 0034 950 270 402

### **MRSC Algeciras**

Tel: 0034 956 580 930  
Fax: 0034 956 585 402

### **ARCC Les Canaries**

Tel: 0034 92857 7080  
Fax: 0034 92857 7081  
E-mail: rcc.canarias@ea.mde.es

### **MRCC Tenerife**

Canarias  
Tel: 0034 92259 7551, 0034 92259 7552  
Fax: 0034 92259 7331

### **MRCC Las Palmas**

Canarias  
Tel: 0034 928 467757, 0034 928 467955  
Fax: 0034 928 467760

### **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima**

c/. Fruela, 3 - 28011 MADRID (SPAIN)  
Tel: 0034 91 755 9100  
Fax: 0034 91 755 9109  
E-mail: cncs@sasemar.es

### **ARCC Madrid**

Tel: 0034 91677 1718, 0034 91678 5271  
Fax: 0034 91677 2021

### **MRCC Madrid**

Tel: 0034 91755 9132, 0034 91755 9133  
Fax: 0034 91 526 1440

Éditeur:  
Fondation PRO ASYL  
(stiftung PRO ASYL)  
et association de soutien de PRO ASYL  
(Förderverein PRO ASYL e.V.)

Traduit en français par La Cimade et Migreurop  
pour Boats 4 People

PRO ASYL e.V.  
Human Rights Organisation for Refugees  
Postfach 160624, D-60069 Frankfurt/Main  
Germany  
Tel: +49 (0)69 / 23 06 88  
Fax: +49 (0)69 / 23 06 50  
Email: [proasyl@proasyl.de](mailto:proasyl@proasyl.de)  
Internet: [www.proasyl.de](http://www.proasyl.de)

Faire un don :  
PRO ASYL e.V.  
Titulaire du compte: Bank für Sozialwirtschaft Köln  
IBAN: DE62 3702 0500 0008 0473 00  
BIC: BFSWDE33XXX

Janvier 2016

 [facebook.com/proasyl](https://facebook.com/proasyl)

 [twitter.com/proasyl](https://twitter.com/proasyl)

 [plus.google.com/+proasyl/posts](https://plus.google.com/+proasyl/posts)

**PRO ASYL**  
DER EINZELFALL ZÄHLT.

stiftung  
**PRO ASYL**

