



Atelier COMHAFAT sur la sécurité et le sauvetage maritime

Aspects juridiques du sauvetage en mer

Rabat, le jeudi 26 juin 2025

**Par CLC Mohammed DRISSI
Directeur MRCC Morocco
Coordonnateur Afrique IMRF**

Quelques généralités...

L'industrie maritime est une activité...



Un milieu difficile

- Vents;
- Vagues,
- Houle,
- Courants,
- Marées;
- Visibilité;
- Mouvements;
- Hauts fonds

- Concurrence
- Pressions commerciales,
- Equipages
- Navires
- Intervenants avec différents objectifs
- Une réglementation très évolutive.

...dans laquelle les accidents continuent de se produire.



Alors comment arrivent-ils ?

- Ils ont rarement une seule cause.
- Ils résultent d'une combinaison de facteurs qui peuvent être indépendants et souvent s'étaler sur une longue période.
- Une dimension humaine est présente dans presque tous les cas.
- Ils se produisent lorsque les barrières de prévention ne remplissent pas leur office

un accident arrive quand toutes les mesures de prévention mises en place ont échoué.

Mesures de prévention

Côté terre :

- Organisation, système;
- Culture de sécurité.

Côté navire :

- Etat de navigabilité;
- Moyens de sécurité.

Côté équipage :

- Formation;
- Expérience;
- Entraînements sécurité/survie.

Défaillance des mesures
de prévention



ACCIDENTS

Préservation de la
vie humaine

Enquête de sécurité maritime

Interventions
SAR

Nouvelles
Dispositions



MERS SECURISEES

LE SAR

**UNE MISSION A CARACTERE
INTERNATIONAL**

INSTITUTIONS INTERNATIONALES IMPLIQUEES





Dispositions SAR

Plus de 500 dispositions

AUDIT

NIVEAUX JURIDIQUES

- **Obligations du Capitaine;**
- **Obligations des Etats;**
- **Obligations des organisations SAR;**
- **Centres de Coordination du sauvetage Maritime**
- **Unités sur zone.**

NIVEAUX JURIDIQUES

◆ Obligations du Capitaine

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes

Art. 11

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Convention Internationale de 1989 sur l'assistance

Article 10

Obligation de prêter assistance



1- 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.

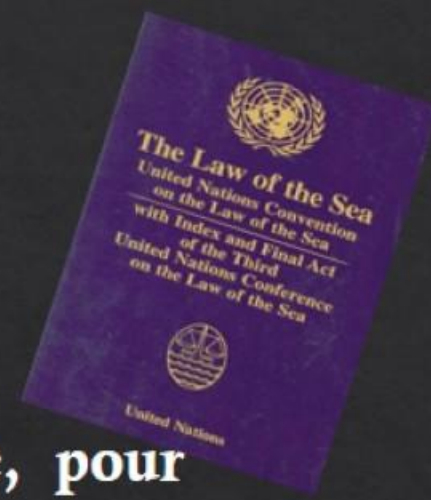
2- Les états parties prennent les mesures pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1

3- Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.

Convention du Droit de la mer

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.



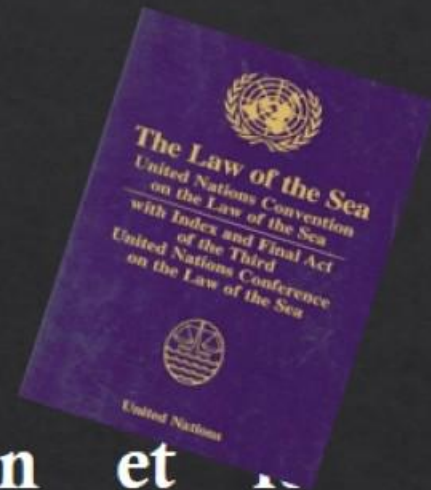
NIVEAUX JURIDIQUES

◆ Obligations des Etats

Convention du Droit de la mer

ARTICLE 98 : Obligation de prêter assistance

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.





Convention SOLAS CH V:

Tout Gouvernement contractant s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires pour la veille sur les côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes.

Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de sécurité maritime jugées réalisables et nécessaires eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation et doivent autant que possible fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose et le cas échéant, les projets de modification desdits moyens.



Code pour une pêche responsable:

ARTICLE 8 - OPERATIONS DE PECHE

8.1 Devoirs de tous les Etats

8.1.6 Les Etats devraient prendre des dispositions individuellement, en accord avec d'autres Etats ou en accord avec les organisations internationales appropriées – pour intégrer les opérations de pêches dans les systèmes de recherche et sauvetage en mer.

LA CONVENTION SAR DE 1979



Les parties participent, dans la mesure où elles peuvent le faire à titre individuel ou en coopération avec d'autres États et, le cas échéant, avec l'Organisation, au développement de services de recherche et de sauvetage pour garantir qu'une assistance sera fournie à toute personne en détresse en mer.

SYNTHESE DES DISPOSITIONS SAR

- ☐ Création du service SAR par Etats côtiers;
- ☐ Permanence et veille du service SAR;
- ☐ Sauvetage des personnes;
- ☐ Obligation de prêter assistance;
- ☐ Communication à l'OMI des Renseignements SAR;
- ☐ Coopération entre Etats

NB: Audit.



BENEFICAIRES DU SAR



AUTRES INTERVENTIONS



**LE SAR
DANS SON CONTEXTE
MAROCAIN**

Mise en place du SAR



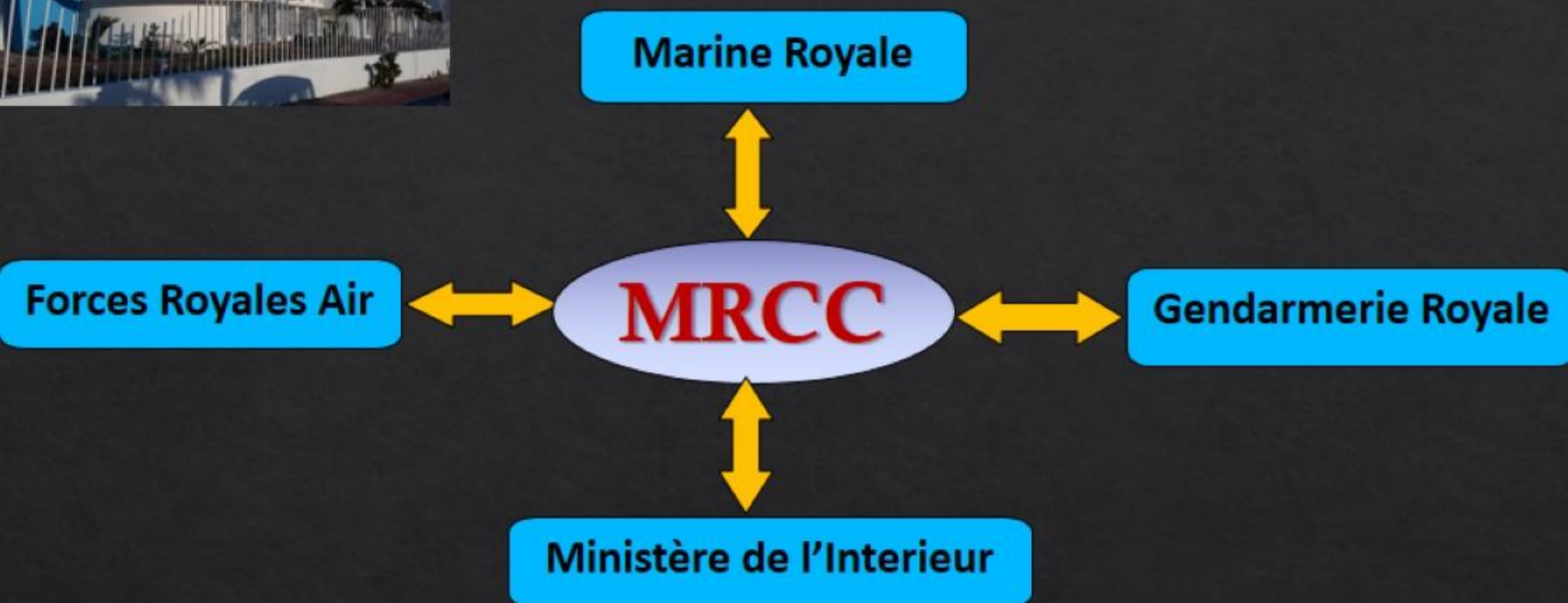
MISSIONS DU MRCC Rabat

- Réception et traitement des alertes de détresse survenant dans sa responsabilité nationale et régionale;
- Assurer la fonction de SPOC (EPIRB et PLB);
- Coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
- Coordination des teleconsultations et évacuations médicales ;
- Coordination des opérations SAR pour les aéronefs en détresse en mer;
- Coordination des opérations d'assistance;
- Réception des alertes de pollution marine;
- Réception des alertes de sureté et d'actes illicites contre les navires;
- Réception des alertes de Tsunamis;
- Diffusion des renseignements sur la sécurité maritime;
- Gestion de la base de données des balises nationales (PLB et EPIRB);
- Gestion des plans de coopération avec les navires à passagers ;
- Suivi et assistance aux activités maritimes et manifestations nautiques.





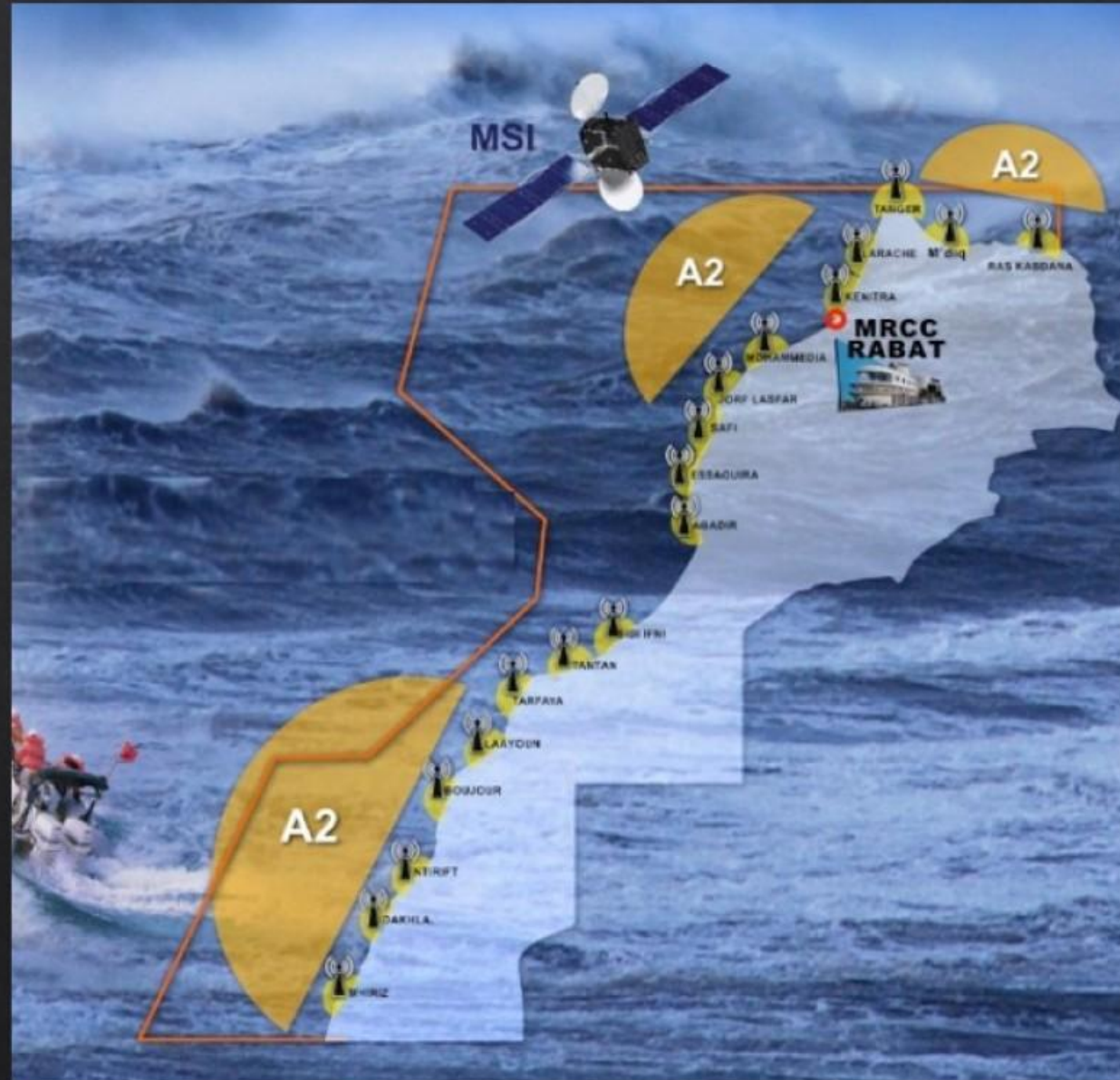
STRUCTURE OPS



- ❑ Vedettes DPM;
- ❑ Unités Marine Royale;
- ❑ Unités Gendarmerie Royale;
- ❑ Unités Forces Royales Air;
- ❑ Moyens Protection Civile;
- ❑ Autres.



MISE EN PLACE DU GMDSS



Coopération Internationale



FMCC Toulouse



MRCCs Internationaux



Régions Afriques

SAR

IMRF

OMI

SPOC

REGION DE RESPONSABILITE SAR AFRICAIN DU MAROC

Region associée au
RMRCC





**Merci pour
votre attention**