UNHCR
The UN Refugee Agency



INITIATIVE MONDIALE SUR LA PROTECTION EN MER 2.0

Sauver des vies, renforcer la protection et promouvoir des solutions

Remerciements

L'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 est dirigée par le HCR, en partenariat avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH) et le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF).
Les parties prenantes comprennent la Fondation pour l'Action Humanitaire en Mer (FHAS), la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFRC), la Fédération internationale de sauvetage maritime (IMRF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et SOS Méditerranée.
Le Comité international de la Croix-Rouge (CICR) y participe en qualité d'observateur.

PARTENAIRES

IOM UN MIGRATION

UNITED NATIONS HUMAN RIGHTS OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER

unicef

PARTIES PRENANTES

Building bridges to save lives at sea
FHAS Foundation for Humanitarian Action at Sea

IFRC

INTERNATIONAL MARITIME RESCUE FEDERATION

United Nations Office on Drugs and Crime

SOS MEDITERRANEE

PHOTO DE COUVERTURE: Indonésie. Bateau de réfugiés rohingyas. © UNHCR/Kenzie Eagan

Table des matières

Prolongement de l'Initiative mondiale 1.0 5

Nécessité de l'Initiative mondiale 2.0. 8

Objectifs de l'Initiative mondiale 2.0. 10

Domaine prioritaire 1 :
Sauver des vies et assurer la protection en mer grâce au renforcement des capacités de recherche et de sauvetage, à la mise en œuvre effective des obligations juridiques internationales et à des interventions opérationnelles coordonnées 12

Domaine prioritaire 2 :
Orienter la protection en mer en améliorant la collecte, la compilation et l'analyse des données relatives aux mouvements maritimes 14

Domaine prioritaire 3 :
Assurer la protection le plus tôt possible grâce à une approche basée sur les routes. 16

Domaine prioritaire 4 :
Promouvoir la solidarité, la coopération et les interventions collectives pour faire progresser la protection en mer 18

Perspectives d'avenir 20

Partenaires et parties prenantes 21

Annexe I :
Cadre de collaboration de l'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 22

Annexe II :
Structure initiale proposée pour le Plan opérationnel. 25



Indonésie. Des réfugiés rohingyas secourus après un périlleux voyage en mer qui a coûté la vie à plusieurs personnes. © UNHCR/Amanda Jufrian



Prolongement de l'Initiative mondiale 1.0

Chaque année, des dizaines de milliers de personnes entreprennent de périlleux voyages en mer en quête de sécurité ou à la recherche de perspectives économiques ou autres. Des milliers de personnes meurent ou disparaissent au cours de ces traversées. Malgré l'existence d'obligations juridiques internationales et de normes de protection bien établies, d'importantes lacunes subsistent en ce qui concerne la sécurité de la vie humaine en mer, l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage, le débarquement en toute sécurité, l'accès au territoire et à la protection internationale, ainsi que la protection contre la violence, l'exploitation et d'autres préjudices graves.

L'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 s'inscrit dans le prolongement de l'Initiative mondiale lancée par le HCR en 2014 (Initiative mondiale 1.0)[1] et soutenue par diverses parties prenantes.[2] L'Initiative mondiale 1.0 a été initialement élaborée par le HCR en amont du Dialogue du Haut-Commissaire de 2014 sur la protection en mer[3] afin de soutenir l'action des États dans la lutte contre les pertes en vies humaines en mer et de contribuer à garantir des interventions axées sur la protection face aux mouvements mixtes par voie maritime de réfugiés et de migrants.

Depuis le lancement de l'Initiative mondiale sur la protection en mer 1.0, des progrès notables ont été réalisés dans sa mise en œuvre. L'Initiative mondiale a également permis d'attirer davantage l'attention internationale sur les défis liés à la protection en mer, en veillant à ce que les considérations relatives à la protection des réfugiés, des migrants et des apatrides soient mieux prises en compte dans les discussions sur la gouvernance maritime et les politiques en matière de recherche, de sauvetage et de débarquement. L'Initiative mondiale a favorisé la mise en place de mécanismes de coordination interinstitutions entre les acteurs des secteurs humanitaire, maritime et privé. Elle a contribué au renforcement du suivi, de la collecte de données et de l'analyse des mouvements maritimes fondée sur les routes.[4] En outre, le HCR et ses partenaires ont élaboré et promu des orientations juridiques et des prises de position sur des questions clés telles que les notions de situation de « détresse en mer »,[5] de sauvetage en mer,[6] de débarquement,[7] de lieu sûr,[8] ainsi que sur le principe de non-refoulement et l'accès à l'asile.[9] L'Initiative mondiale 1.0 a permis la formulation de recommandations opérationnelles

1 Voir l'Initiative mondiale sur la protection en mer (en anglais), mars 2014
2 Dans le cadre de la mise en œuvre de l'Initiative mondiale sur la protection en mer 1.0, le HCR a collaboré avec ses partenaires officiels et un large éventail de parties prenantes ayant contribué à la réalisation de ses objectifs. Ces partenaires comprenaient des États, des acteurs privés (tels que des compagnies maritimes), des organisations de la société civile et des organismes internationaux, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et le Bureau des affaires juridiques des Nations Unies.
3 Voir le Dialogue du Haut-Commissaire sur les défis de protection, décembre 2014.
4 Voir UNHCR Routes Monitor ; voir aussi UNHCR-IOM Joint Annual Overview - Migrant and Refugee Movements through the Central Mediterranean Sea in 2025, octobre 2026.
5 Voir la déclaration conjointe sur la détresse en mer (en anglais), décembre 2024.
6 Voir le guide préparé conjointement par l'OMI, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et le HCR : Sauvetage en mer. Un guide de principes et de pratiques dans le contexte des mouvements de réfugiés et de migrants, mai 2026.
7 Voir le document intitulé « Proposal for a regional cooperative arrangement ensuring predictable disembarkation and subsequent processing of persons rescued-at-sea », juin 2018.
8 Voir la déclaration interinstitutions conjointe sur le concept de lieu sûr en droit international (en anglais), mai 2022.
9 Voir le document intitulé « Considérations juridiques sur les rôles et responsabilités des États en matière de sauvetage en mer, de non-refoulement et d'accès à l'asile », décembre 2022.

concrètes,[10] d'outils et de supports de formation destinés aux États et aux acteurs du secteur maritime.[11]

Malgré ces avancées, la situation de la protection en mer reste critique ; les personnes sont en effet exposées à un risque de décès et à un ensemble de risques graves en matière de protection avant, pendant et après les traversées maritimes. Des décès et des disparitions d'adultes et d'enfants continuent d'être signalés sur les principales routes maritimes.

En 2025, 6 501 réfugiés Rohingya auraient fui par bateau le long de la route de l'Asie du Sud et du Sud-Est, et au moins 892 personnes auraient trouvé la mort ou auraient disparu au cours de leur périple. Pendant le premier semestre de 2026, 820 autres personnes ont été recensées comme décédées ou portées disparues, un nombre presque semblable à celui enregistré pour l'ensemble de l'année 2025, ce qui souligne la persistance de risques extrêmes en matière de protection le long de cette route.[12] Des décès et des disparitions continuent également d'être signalés sur d'autres routes maritimes majeures. En 2025, 1 218 décès et disparitions ont été enregistrés le long de la route atlantique de l'Afrique de l'Ouest,[13] 922 personnes ont perdu la vie ou ont disparu sur la route orientale vers et depuis l'Afrique de l'Est et la Corne de l'Afrique, y compris via la mer Rouge et le golfe d'Aden,[14] et 131 dans les Caraïbes.[15] Sur la route de la Méditerranée centrale, 1 330 personnes ont été signalées mortes ou portées disparues en 2025.[16] Plus de 35 000 réfugiés et migrants seraient décédés ou auraient disparu le long des routes méditerranéennes depuis 2014.[17]

Les enfants, les femmes et les personnes ayant des identités de genre diverses sont confrontés à des risques de protection spécifiques et accrus avant, pendant et après les traversées maritimes.[18] Les enfants peuvent être exposés à la séparation de leur famille, à l'exploitation, à la traite des êtres humains et à d'autres formes de préjudice. Les femmes, les filles et les personnes ayant des identités de genre diverses peuvent être confrontées à des risques accrus de violence basée sur le genre, et d'exploitation et d'abus sexuels. Les hommes et les garçons peuvent faire face à des risques similaires, qui sont généralement sous-déclarés. Ces risques sont souvent interconnectés et peuvent se cumuler ; par exemple, la séparation des familles peut accroître l'exposition à l'exploitation, à la violence et aux abus. Les interventions maritimes devraient donc tenir compte de l'âge, du genre et de la diversité, et respecter les droits et les besoins de protection spécifiques des personnes se déplaçant par voie maritime. Dans toutes les actions concernant les enfants, l'intérêt supérieur de l'enfant doit être une considération primordiale, conformément à la Convention relative aux droits de l'enfant, qui consacre également le droit à la vie, à la survie et au développement.

Plus largement, les personnes qui se déplacent par voie maritime sont confrontées à un large éventail de risques graves et concomitants, notamment la noyade, la traite, l'enlèvement contre rançon, l'extorsion, la privation de liberté et les traitements inhumains ou dégradants. Beaucoup d'entre elles sont exploitées par des trafiquants, des passeurs et d'autres acteurs, y compris des groupes criminels, des particuliers ou des autorités étatiques, et sont exposées à la violence, aux abus et à l'exploitation sexuels, au travail forcé, à la privation de liberté et à d'autres violations graves des droits humains. Les voyages se font souvent sur des navires surchargés et impropres à la navigation, qui ne disposent pas de suffisamment de nourriture, de carburant, d'eau ou de soins médicaux, ce qui soumet les passagers à des risques de déshydratation, de maladie et de décès. Les personnes interceptées ou bloquées subissent une détention arbitraire, un refoulement, une séparation de la famille ou se retrouvent pendant de longues périodes sans accès à aucune aide ni protection. Sur certains routes, les personnes se heurtent à des obstacles qui les empêchent d'accéder au territoire et à la sécurité, à une aide humanitaire et à des soins médicaux d'urgence, aux procédures d'asile, aux services de protection, à la justice et à d'autres formes de soutien. Le manque de voies sûres et régulières, combiné aux lacunes persistantes en matière de protection dans les pays

10 Voir les recommandations du Secrétaire général aux États membres sur le renforcement de la coopération en ce qui concerne les migrants disparus et la fourniture d'une assistance humanitaire aux migrants en détresse afin d'éviter les pertes de vies humaines en transit : Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, A/79/590, annexe, novembre 2024 ; et Comité des disparitions forcées des Nations Unies, Observation générale no 1 sur les disparitions forcées dans le contexte de la migration, CED/C/GC/1, octobre 2023.
11 Voir le programme d'apprentissage du HCR et de l'OIM, « Protection des migrants et des réfugiés en mer » (en anglais), consulté en octobre 2026.
12 Voir UNHCR Routes Monitor, consulté en octobre 2026.
13 Ibid.
14 Voir OIM Missing Migrants Project, consulté en octobre 2026.
15 Ibid.
16 Voir UNHCR-IOM Joint Annual Overview - Migrant and Refugee Movements through the Central Mediterranean Sea in 2025, octobre 2026.
17 Ibid.
18 Voir le rapport d'analyse régionale conjoint OIM-UNICEF : Children on the Move in North Africa and along Key Routes, septembre 2025.


Italie. Lampedusa. © UNHCR/Michele Cirillo

d'asile et de transit le long des routes, laisse de nombreuses personnes sans protection efficace ni solutions durables, les contraignant alors à entreprendre des voyages périlleux en mer en dernier recours.[19] Ces facteurs, conjugués à des mesures de plus en plus restrictives et dissuasives, continuent de pousser les personnes à emprunter des routes maritimes plus dangereux, ce qui a de graves conséquences pour leur vie et leur sécurité.

Dans le même temps, d'importantes lacunes dans les données limitent la compréhension des mouvements maritimes et des risques de protection rencontrés le long des différents routes. Les données disponibles sur les décès, les disparitions et les naufrages ne sont que des estimations minimales, tandis que d'autres risques de protection en mer restent sous-déclarés et difficiles à établir. Ces lacunes sont particulièrement marquées sur les routes où la présence internationale, les mécanismes de signalement ou le suivi systématique sont limités, ce qui fait que des données importantes concernant les risques en matière de protection et les besoins humanitaires sont mal documentées. Il est donc essentiel de renforcer la collecte systématique de données et la triangulation entre les ensembles de données opérationnelles, provenant des partenaires et des données issues de sources ouvertes pour avoir une meilleure connaissance de la situation, étayer les interventions fondées sur des données probantes et améliorer la redevabilité.

Au-delà des risques immédiats auxquels sont confrontées les personnes, l'expérience opérationnelle, le suivi et l'analyse des mesures de protection sur l'ensemble des routes maritimes mettent en lumière des défis systémiques plus vastes. Il s'agit notamment des lacunes dans les capacités nationales de recherche et de sauvetage, du manque d'efficacité, de coordination et de prévisibilité des dispositifs de recherche et de sauvetage, des difficultés à identifier des lieux sûrs pour le débarquement, de la mise en œuvre insuffisante des cadres juridiques applicables, des capacités nationales restreintes, et, dans certains cas, du manque de volonté politique, du nombre limité de voies sûres et régulières, des pratiques dangereuses de trafic illicite, des obstacles à l'accès à l'asile, des politiques migratoires restrictives et de la faible coordination entre les acteurs concernés. Ensemble, ces facteurs contribuent à créer de graves lacunes en matière de protection le long des routes maritimes, augmentent le risque de pertes en vies humaines ainsi que d'autres risques graves en matière de protection, et exigent une attention urgente et coordonnée.[20]

19 Voir le rapport du Secrétaire général des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer, A/80/364, 4 septembre 2025.

20 Ces lacunes sont également confirmées par les conclusions de l'examen du système mondial de recherche et de sauvetage maritimes, mené par la Fédération internationale de sauvetage maritime et dont la finalisation est prévue pour 2027..



Italie. Le HCR apporte son assistance aux migrants et aux réfugiés à Lampedusa. © UNHCR/Alessandro Penso

Nécessité de l'Initiative mondiale 2.0

Le cadre juridique international régissant la recherche et le sauvetage en mer constitue une base solide pour l'action. Le droit international, comme précisé à l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer,[21] codifie le devoir des États du pavillon de porter assistance aux personnes en détresse en mer et exige des États côtiers qu'ils promeuvent des services de recherche et de sauvetage adéquats et efficaces. La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer[22] et la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes[23] détaillent ces obligations et énoncent des normes clés concernant la conduite des opérations de recherche et de sauvetage et les responsabilités de coordination. En outre, le principe de non-refoulement en droit international interdit de renvoyer, de quelque manière que ce soit, les demandeurs d'asile, les réfugiés ou d'autres personnes nécessitant une protection internationale vers des territoires où ils risqueraient d'être soumis à la persécution ou de subir d'autres préjudices graves.

21 Voir la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, décembre 1982.
22 Voir la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, novembre 1974.
23 Voir la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, avril 1979.

L'obligation de non-refoulement est absolue. Pour s'y conformer, les États doivent garantir l'accès à une procédure individuelle et efficace pour déterminer les risques de refoulement avant tout transfert ou renvoi et, lorsqu'une personne exprime une crainte, l'accès à un recours efficace ayant un effet suspensif.

Malgré ces obligations juridiques claires, d'importantes disparités subsistent dans la capacité des États à coordonner et à mener des opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que dans la volonté des autorités compétentes de s'acquitter de ces responsabilités de manière cohérente. Si certains États disposent de systèmes de recherche et de sauvetage bien développés, d'autres se heurtent à des contraintes d'ordre institutionnel et en matière de ressources et d'infrastructures, qui limitent leur capacité d'intervention. Les dispositifs de débarquement et la répartition des responsabilités qui en découlent demeurent inégaux et, dans certains contextes, font l'objet de contestations politiques. Les désaccords sur les responsabilités de débarquement peuvent retarder les interventions et créer une incertitude à l'égard des lieux sûrs, ce qui contribue à de graves lacunes de protection en mer, précisément là où les considérations humanitaires et de protection devraient primer.

Les défis en matière de protection persistent également souvent après le débarquement. L'identification et l'orientation des personnes en situation de vulnérabilité, ainsi que l'accès à des dispositifs d'accueil adéquats, à une assistance juridique et aux procédures d'asile (parallèlement à des services plus vastes de protection et d'assistance à destination des migrants, des réfugiés et des apatrides) demeurent inégaux et insuffisants dans de nombreux contextes.

Ces défis opérationnels sont accentués par des préoccupations plus larges touchant aux politiques et à la protection. Les interprétations restrictives de la notion de détresse en mer, le recours croissant à l'externalisation et aux politiques axées sur la dissuasion, les restrictions ou la criminalisation de l'action humanitaire en mer, ainsi que les obstacles à l'accès au territoire et à l'asile, sont autant de facteurs qui restreignent encore davantage l'espace de protection et compliquent l'accès à la sécurité et à la protection internationale.

Pris ensemble, ces lacunes et ces défis persistants démontrent que les obligations juridiques et les dispositifs opérationnels existants n'ont pas produit de résultats prévisibles en matière de protection sur l'ensemble des routes maritimes.

Dans le même temps, les mouvements maritimes sont devenus de plus en plus mondiaux et interconnectés. Alors que, par le passé, les efforts se concentraient souvent sur des contextes maritimes spécifiques, les réalités actuelles imposent une approche basée sur les routes[24] plus globale, qui relie les pays d'origine, d'asile, de transit, de débarquement et de destination afin d'assurer la continuité de la protection tout au long de la route.

Dans ce contexte, l'Initiative mondiale 2.0 vise à attirer à nouveau l'attention sur les défis de protection liés aux mouvements maritimes et à susciter une action collective à leur égard, en renforçant la coopération internationale et le partage des responsabilités, en soutenant des dispositifs de recherche et de sauvetage et de débarquement plus efficaces et plus prévisibles, en améliorant les réponses de protection le long des routes avant, pendant et après les périples en mer, et en permettant aux personnes en déplacement d'accéder à la protection, à la sécurité et aux solutions le long des routes maritimes.

Les mers comme espaces humanitaires

L'Initiative mondiale 2.0 s'appuie sur la notion de « mers comme espaces humanitaires », un cadre de plaidoyer et d'action qui a été au cœur des débats lors de la Conférence des Nations Unies sur les océans de 2025 (UNOC3) et dans le cadre d'autres initiatives visant à renforcer l'action humanitaire en mer. Ce concept repose sur le cadre juridique international existant et souligne que les opérations de sauvetage dans les zones maritimes, où la vie des personnes en déplacement est souvent en danger, doivent être guidées avant tout par l'impératif de sauver des vies et de prévenir les souffrances, conformément aux principes humanitaires et au droit international. Il rappelle que sauver des vies et assurer un débarquement en toute sécurité ne sont pas des mesures facultatives, mais relèvent d'obligations découlant de cadres juridiques établis et du principe d'humanité. Il insiste en outre sur l'importance de veiller à ce que les activités de sauvetage humanitaire menées de bonne foi ne soient pas indûment restreintes ou criminalisées. L'action humanitaire axée sur la recherche et le sauvetage doit donc rester fondée sur des principes, et être reconnue, soutenue et défendue en tant que telle. Ce cadre vise à faire reconnaître à l'échelle mondiale que les zones maritimes au sein desquelles des personnes sont exposées à un risque de décès, de blessures ou de préjudices graves doivent faire l'objet d'une action coordonnée et collective ainsi que d'interventions axées sur la protection. Il constitue une base inclusive pour la coopération entre les acteurs étatiques et non étatiques de la recherche et du sauvetage, le secteur des transports maritimes, les organisations humanitaires, la société civile et les organisations dirigées par des réfugiés et des migrants. Il complète et consolide également les initiatives et les partenariats multipartites existants consacrés au renforcement de l'action humanitaire en mer, et favorise le partage des responsabilités en matière de protection de la vie humaine en mer.

24 Voir l'approche basée sur les routes (en anglais) du HCR, consultée en octobre 2026.



Italie. Le HCR apporte son assistance aux migrants et aux réfugiés à Lampedusa. © UNHCR/Alessandro Penso

Objectifs de l'Initiative mondiale 2.0

L'Initiative mondiale 2.0, dirigée par le HCR en partenariat avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH) et le Fonds des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), s'inscrit dans la continuité de l'Initiative 1.0. Elle s'appuie sur les fondements établis en 2014 tout en répondant aux défis persistants et changeants mis en évidence par l'expérience opérationnelle, les consultations avec les parties prenantes et l'évolution des réalités maritimes.

Elle repose sur le constat selon lequel la protection en mer ne peut se limiter aux seules opérations de recherche et de sauvetage et de débarquement en toute sécurité. Si le sauvetage en mer constitue une première étape essentielle pour protéger des vies humaines, une protection efficace exige aussi : un débarquement en lieu sûr ; l'accès au territoire ; des mécanismes d'accueil et d'orientation axés sur la protection ; l'accès à la justice et, si nécessaire, aux procédures d'asile ; des alternatives concrètes aux traversées périlleuses ; et une coopération entre États afin de partager les responsabilités et de trouver des solutions.

L'Initiative mondiale 2.0 adopte ainsi un cadre de protection plus large, fondé sur des réponses de protection le long des routes, en reconnaissant que les facteurs, les risques et les conséquences des mouvements irréguliers en mer ne se limitent pas au moment du sauvetage et nécessitent des réponses coordonnées et complémentaires tout au long de la route.

Dans ce contexte, l'Initiative mondiale 2.0 vise à soutenir les États et les autres parties prenantes, y compris les entités disposant d'une expertise maritime et celles menant des activités de protection, d'aide humanitaire ou de plaidoyer ou encore des activités opérationnelles liées aux mouvements maritimes, dans leurs efforts visant à :

- sauver des vies en mer, garantir un débarquement en toute sécurité et assurer l'accès au territoire ainsi qu'à des mécanismes d'accueil et d'orientation axés sur la protection, y compris l'asile et d'autres formes de protection pour les personnes qui en ont besoin ;
- promouvoir des réponses de protection le long des routes axées sur la protection face aux mouvements mixtes en mer, aussi bien avant le périple en mer qu'après le débarquement ;
- aider les États à mieux gérer les mouvements mixtes en renforçant la coopération pour permettre

l'identification, l'examen et l'orientation rapides des personnes ayant des besoins de protection divers, notamment les personnes nécessitant une protection internationale et les autres personnes en situation de vulnérabilité, tout en mettant en place des interventions de protection appropriées conformément au droit international.

Ces objectifs s'alignent pleinement sur le concept de l'approche basée sur les routes, qui coordonne les efforts en matière de protection et de recherche de solutions tout au long du continuum des interventions visant à faire face aux mouvements mixtes, y compris dans les pays d'embarquement et de débarquement. Dans le cadre de cette approche, le sauvetage en mer et le débarquement en toute sécurité ne constituent pas des interventions isolées, mais des maillons essentiels d'un système assurant une protection continue et un partage des responsabilités au-delà des frontières.

L'Initiative mondiale s'inscrit dans le mandat de protection internationale et de recherche de solutions du HCR et sa responsabilité de supervision au titre de la Convention de 1951, parallèlement aux mandats complémentaires de ses organisations partenaires. Outre le fait de tirer parti d'initiatives antérieures, l'Initiative mondiale intègre un soutien opérationnel, des orientations juridiques et des actions de plaidoyer en matière de politique pour aborder l'ensemble des défis (sauvetage immédiat, accès à un débarquement sûr et interventions fondées sur les besoins). Elle s'appuie également sur le fait que le droit international des droits humains continue de s'appliquer en mer ainsi que sur les obligations de protection qui en découlent, notamment à l'égard des enfants. Elle reconnaît par ailleurs que, dans certains contextes maritimes, le droit international humanitaire peut s'appliquer et offrir des garanties complémentaires aux civils et à d'autres personnes protégées.

L'Initiative mondiale tient compte du fait que l'action humanitaire, le plaidoyer en faveur de la protection et la participation aux cadres juridiques et politiques sont complémentaires et se renforcent mutuellement. Les acteurs humanitaires jouent un rôle essentiel dans l'assistance aux personnes en détresse en mer et leur protection, conformément aux principes d'humanité, de neutralité et d'impartialité. Pour relever les défis de protection sous-jacents liés aux mouvements maritimes, il est en outre nécessaire de collaborer avec les États et d'autres parties prenantes afin de soutenir la mise en œuvre des obligations juridiques internationales existantes, de renforcer les interventions axées sur la protection, de garantir l'accès à la justice, et de promouvoir des dispositifs prévisibles en matière de sauvetage, de débarquement et d'accès à la protection. L'Initiative mondiale vise donc à établir un lien entre l'action humanitaire et les résultats de protection à long terme, tout en respectant pleinement les mandats et les rôles distincts des acteurs participants.

Afin d'appuyer sa mise en œuvre, l'Initiative mondiale 2.0 s'accompagnera d'un Plan opérationnel multipartite initial de deux ans, qui traduira ses objectifs stratégiques et ses domaines prioritaires en actions concrètes, en partenariats, en responsabilités et en résultats attendus.

L'Initiative mondiale 2.0 s'articule autour de quatre domaines prioritaires :

1. **Sauver des vies et assurer la protection en mer grâce au renforcement des capacités de recherche et de sauvetage, à la mise en œuvre effective des obligations juridiques internationales et à des interventions opérationnelles coordonnées**
2. **Orienter la protection en mer en améliorant la collecte, la compilation et l'analyse des données relatives aux mouvements maritimes**
3. **Assurer la protection le plus tôt possible grâce à une approche basée sur les routes**
4. **Promouvoir la solidarité, la coopération et les interventions collectives pour faire progresser la protection en mer**

Domaine prioritaire 1

Sauver des vies et assurer la protection en mer grâce au renforcement des capacités de recherche et de sauvetage, à la mise en œuvre effective des obligations juridiques internationales et à des interventions opérationnelles coordonnées



Indonésie. Des réfugiés rohingyas secourus après un périlleux voyage en mer qui a coûté la vie à plusieurs personnes. © UNHCR/Amanda Jufrian

Les cadres juridiques et opérationnels constituent le socle des interventions de sauvetage en mer. Les États ont l'obligation légale de porter secours aux personnes en détresse et de faciliter un débarquement rapide en lieu sûr, tout en respectant les obligations de protection internationale en vigueur, notamment le droit d'asile et le principe de non-refoulement.

L'Initiative mondiale vise à soutenir ces efforts en promouvant une application cohérente des obligations juridiques internationales, en renforçant les capacités nationales et en favorisant des interventions coordonnées axées sur la protection. Elle ne crée pas de nouvelles obligations juridiques, mais entend améliorer la mise en œuvre des cadres internationaux existants par le biais de conseils juridiques, d'une assistance technique, d'un dialogue sur les politiques et d'une coopération opérationnelle.

La prévisibilité des opérations de recherche et de sauvetage et du débarquement en lieu sûr[25] demeure l'un des défis opérationnels les plus importants. Dans certains contextes, les organisations humanitaires prenant part à des activités de sauvetage, d'assistance ou de protection en mer sont confrontées à une criminalisation et à d'autres restrictions juridiques, administratives ou opérationnelles. De telles mesures peuvent entraver les efforts de sauvetage, limiter l'accès aux personnes ayant besoin de protection, et nuire à la prévisibilité et à l'efficacité des interventions de sauvetage et de débarquement.

L'un des objectifs clés de ce domaine prioritaire est donc de renforcer la coopération entre les États, les autorités maritimes et les partenaires opérationnels afin d'assurer un sauvetage rapide, un débarquement prévisible en lieu sûr et des interventions fondées sur les besoins, y compris l'accès à la protection. Il s'agit notamment de soutenir l'élaboration de plans de recherche et de sauvetage, de procédures opérationnelles normalisées, de mécanismes d'orientation et de dispositifs post-débarquement, ainsi que de renforcer les capacités des gardes-côtes et d'autres autorités compétentes. Le guide révisé de l'OMI, de l'ICS et du HCR intitulé Sauvetage en mer constitue un outil opérationnel essentiel à l'appui de ces efforts.[26]

25 Le concept de lieu sûr doit être compris conformément au droit international en vigueur et aux normes de protection, notamment le principe de non-refoulement. Voir la déclaration interinstitutions conjointe sur le concept de lieu sûr (en anglais), mai 2022.

26 Voir le guide Sauvetage en mer de l'OMI, de l'ICS et du HCR, mai 2026

L'engagement opérationnel peut consister à soutenir l'élaboration de plans nationaux de recherche et de sauvetage, de dispositifs post-débarquement, de procédures opérationnelles normalisées et de mécanismes d'orientation qui garantissent l'accès aux procédures d'asile et à celles fondées sur l'intérêt supérieur de l'enfant, à l'examen de la vulnérabilité et aux systèmes d'orientation pour les personnes en situation de vulnérabilité ou ayant des besoins spécifiques de protection ou d'assistance aux points de débarquement. Il peut également inclure la formation des gardes-côtes et d'autres institutions concernées, notamment par le biais d'exercices de simulation coordonnés avec les autorités compétentes.

L'Initiative mondiale encourage en outre une collaboration coordonnée entre le HCR, le HCDH, l'OIM et l'UNICEF et d'autres organismes des Nations Unies concernés, des organisations de la société civile et d'autres partenaires à l'appui de cet objectif, conformément à leurs mandats respectifs.

L'engagement opérationnel peut s'étendre à la fourniture d'une assistance humanitaire au moment du débarquement, notamment sous la forme de services d'information, de suivi en matière de protection et d'orientation, pour identifier les personnes nécessitant une protection internationale ou d'autres formes d'aide. En outre, la collecte et l'analyse systématiques des données opérationnelles relatives aux activités de recherche et de sauvetage (y compris les délais d'intervention, les transferts de coordination et les résultats des débarquements) contribueront à une planification fondée sur des données probantes, au renforcement des capacités et à la redevabilité.

Le renforcement des mécanismes de communication et d'alerte permettant d'informer les autorités des situations de détresse, le cas échéant, demeure un élément important des interventions de protection en mer. L'Initiative mondiale promeut également le suivi, la documentation et le dialogue fondés sur des données probantes afin de renforcer la redevabilité en cas de manquement à l'obligation de porter secours aux personnes en détresse ou d'assurer leur débarquement en lieu sûr. Le dialogue régional et les cadres de coopération existants, dont la Déclaration et le Plan d'action du Chili 2024-2034, le Processus de Bali, le Processus de Rabat et le Processus de Khartoum, constituent des plateformes précieuses pour l'échange de bonnes pratiques et la promotion d'approches plus prévisibles et mieux coordonnées en matière de sauvetage et de débarquement sur l'ensemble des routes maritimes.

Pour atteindre les objectifs de ce domaine prioritaire, les activités suivantes seront notamment mises en œuvre :

i. **favoriser la clarté juridique et la prévisibilité procédurale** en aidant les États à élaborer des procédures opérationnelles normalisées et des orientations administratives pour garantir que les activités de sauvetage humanitaire et leur coordination avec les centres de coordination de sauvetage maritime sont menées conformément aux cadres juridiques applicables ;
ii. **collaborer avec les États et les autres parties prenantes sur les questions relatives à l'accès rapide et prévisible aux lieux de débarquement, aux installations d'accueil et aux services de protection**, y compris les procédures d'asile, les mécanismes d'orientation et les systèmes de protection de l'enfance ;
iii. **renforcer les capacités de recherche et de sauvetage, d'accueil et de post-débarquement** grâce à l'assistance technique, à la formation, à des exercices de simulation, à des échanges entre pairs et à d'autres initiatives de consolidation des capacités ;
iv. **renforcer la coordination et la coopération entre les États, les autorités maritimes, les organismes des Nations Unies, les organisations non gouvernementales, les organisations dirigées par des réfugiés et des migrants, d'autres organisations communautaires et d'autres acteurs** prenant part aux interventions de sauvetage, de débarquement et de post-débarquement, au moyen de mécanismes de coordination et de partage d'informations et de dispositifs opérationnels définissant clairement les rôles, les responsabilités et les systèmes d'orientation ;
v. **surveiller et traiter les facteurs juridiques, administratifs et opérationnels qui influent sur le sauvetage, le débarquement et l'accès à la protection**, tout en défendant et en promouvant un environnement propice à l'action humanitaire de bonne foi en mer, la sécurité juridique pour les acteurs qui prennent part à des activités de sauvetage et une distinction claire entre assistance humanitaire et conduite criminelle ;
vi. **assurer des interventions de sauvetage, de débarquement et de post-débarquement tenant compte de l'âge, du genre et de la diversité**, y compris les garanties de protection de l'enfance, les procédures fondées sur l'intérêt supérieur de l'enfant, les mesures d'inclusion des personnes handicapées et les systèmes d'orientation appropriés à destination des personnes ayant des besoins de protection spécifiques.

Domaine prioritaire 2

Orienter la protection en mer en améliorant la collecte, la compilation et l'analyse des données relatives aux mouvements maritimes

Il est essentiel de disposer de données actualisées et de qualité pour déterminer les risques de protection et les tendances émergentes, orienter les interventions opérationnelles et permettre des politiques et des activités de plaidoyer fondées sur des données probantes. Les données relatives à de nombreuses routes maritimes présentent toujours d'importantes lacunes et incohérences ; leur couverture et leur qualité s'avèrent inégales, et les informations sont souvent fragmentées entre des sources, des systèmes et des acteurs différents. Les capacités de collecte, de compilation et d'analyse des données restent disparates, en particulier dans les contextes où les mécanismes de suivi, la présence opérationnelle ou les capacités de compte rendu sont limités et où les sources secondaires peuvent ne pas être disponibles immédiatement ou de qualité suffisante. Par conséquent, les incidents de protection, les décès, les disparitions, la violence basée sur le genre, la traite des êtres humains et d'autres violations des droits humains peuvent être sous-déclarés, ce qui nuit à la connaissance de la situation et à la capacité à mettre en place des interventions fondées sur des données probantes. Afin d'avoir une compréhension plus complète des risques et des tendances en matière de protection, il est donc essentiel d'améliorer la disponibilité et la couverture des données, et de renforcer la capacité d'analyse.

Ce domaine prioritaire vise à renforcer la disponibilité, la qualité, le partage responsable, la ventilation et l'interopérabilité des données relatives aux mouvements maritimes et aux incidents et risques de protection liés au secteur maritime, ainsi que des données de justice pénale sur les crimes commis dans ce contexte. Les traversées en mer ne constituant qu'une partie des routes de mouvements mixtes plus larges, l'analyse devrait chercher à relier les données sur les mouvements maritimes aux informations pertinentes provenant des pays d'origine, de transit, de débarquement et de destination afin de favoriser une compréhension, fondée sur les routes, de la dynamique des mouvements, des risques en matière de protection et des schémas de mobilité secondaire.

L'amélioration de la collecte, de l'analyse et du partage des informations facilite la mise en place de réponses de protection, de recherche et de sauvetage, et de gestion des routes qui soient axées sur les routes et fondées sur des données probantes. Elle constitue également un catalyseur transversal favorisant la mise en œuvre des autres domaines prioritaires.



Espagne. Embarcations naufragées utilisées par des migrants et des réfugiés, entassées dans le port de Barbate, en Espagne. © UNHCR/Markel Redondo

Éléments clés des données :

- **Données sur les mouvements** : départs, interceptions, sauvetages, arrivées et débarquements, y compris les informations pertinentes sur les profils des personnes en déplacement et une ventilation appropriée par âge, genre, handicap et autres caractéristiques pertinentes
- **Données sur les décès et les disparitions** : incidents, y compris les indicateurs de détresse le cas échéant
- **Données sur le trafic illicite** : routes, modalités, pratiques et risques de protection associés, le cas échéant, y compris les données de justice pénale
- **Données sur les opérations de recherche et de sauvetage** : réaction et absence de réaction à la détresse, y compris les délais d'intervention, les lacunes en matière de coordination, les pratiques dangereuses en mer et les débarquements retardés ou refusés
- **Données sur les politiques et les pratiques** : changements apportés aux dispositifs de recherche et de sauvetage et aux pratiques de débarquement, y compris les débarquements dans des lieux non sûrs, et aux mesures légales ou administratives influant sur le sauvetage, l'accès au territoire et la protection.

Pour renforcer la disponibilité, l'analyse et l'utilisation de ces données, l'Initiative mondiale 2.0 s'appuiera sur les produits d'information existants (par exemple, le tableau de bord de la plateforme Routes Monitor du HCR et la Matrice de suivi des déplacements de l'OIM) ainsi que sur les outils de données interinstitutions (par exemple, le rapport annuel conjoint du HCR et de l'OIM sur les mouvements à travers la Méditerranée centrale). Ces efforts comprendront également la promotion et le renforcement de l'interopérabilité des données et des dispositifs de partage d'informations entre les organismes des Nations Unies, les États et les partenaires opérationnels, tout en respectant le droit à la vie privée. L'amélioration de l'interopérabilité des données peut soutenir une analyse plus cohérente fondée sur les routes, le suivi des tendances, l'alerte précoce (par exemple, l'identification précoce des incidents de détresse pour alerter les autorités) et des interventions opérationnelles et stratégiques fondées sur des données probantes dans toutes les régions, tout en permettant un échange d'informations responsable conformément aux principes de protection et de responsabilité des données.

L'Initiative mondiale 2.0 explorera également des partenariats innovants avec des établissements universitaires, des organisations de recherche et des acteurs du secteur privé pour renforcer la collecte et l'analyse des données, les capacités prédictives et les outils de visualisation à l'appui d'interventions axées sur la protection. La collecte, le traitement et le partage de ces données doivent être effectués à des fins de protection et d'aide humanitaire clairement définies, et conformément aux normes applicables en matière de protection et de responsabilité des données.

Pour atteindre les objectifs de ce domaine prioritaire, les activités suivantes seront notamment mises en œuvre :

i. **renforcer la collecte et la couverture des données sur l'ensemble des routes maritimes**, y compris au moyen d'indicateurs communs sur les mouvements, les risques de protection, la dynamique du trafic illicite, la recherche, le sauvetage et le débarquement ainsi que les données de justice pénale, en ventilant les données de façon appropriée ;
ii. **améliorer l'interopérabilité** par l'utilisation de cadres analytiques, d'indicateurs et de normes de données communs sur les différents segments des routes de mouvements mixtes (maritimes et terrestres), afin de promouvoir une plus grande cohérence et comparabilité des données, et de permettre un partage d'informations responsable respectant le droit à la vie privée et les normes de protection des données ;
iii. **renforcer la coordination et le partage d'informations entre les parties prenantes**, notamment les États, les organismes des Nations Unies, le milieu universitaire, les instituts de recherche, les partenaires opérationnels et, le cas échéant, les acteurs du secteur privé, en s'appuyant sur les produits, les plateformes et les outils existants ;
iv. **améliorer l'analyse fondée sur les routes et le suivi des tendances**, afin de produire des données probantes exploitables pour éclairer les interventions en matière de protection, de recherche et de sauvetage, de préparation, de lutte contre la traite et le trafic illicite, de politique et de plaidoyer.

Domaine prioritaire 3

Assurer la protection le plus tôt possible grâce à une approche basée sur les routes



Arrivées maritimes en Italie à Lampedusa. Dépliant d'information sur les droits des réfugiés et des migrants. © UNHCR/Michele Cirillo

Les besoins de protection ne commencent pas au moment où les personnes montent à bord d'un bateau et ne s'arrêtent pas une fois qu'elles en descendent. Les approches efficaces basées sur les routes visent à garantir une protection le plus tôt possible, avant le départ, tout au long du voyage, au moment du débarquement, pendant la poursuite du trajet et au lieu de destination, en reliant la protection, l'assistance et les solutions sur l'ensemble de la route.

La fourniture d'une protection continue tout au long de la route contribue à réduire le recours aux traversées maritimes dangereuses et garantit que les personnes contraintes de les entreprendre peuvent bénéficier d'une protection et de solutions à chaque étape de leur périple. L'Initiative mondiale 2.0 promeut donc des réponses de protection le long des routes qui renforcent les systèmes de protection avant le départ, garantissent un accès rapide à la protection après le débarquement, et facilitent l'accès aux droits, aux services et aux solutions durables tout au long de la route. Ces interventions comprennent notamment le renforcement de la présence des acteurs de la protection le plus tôt possible, l'élargissement de l'accès à la protection internationale, à l'information et aux services essentiels (éducation, recherche des familles et regroupement familial), la promotion de l'accès à l'identité juridique et à la documentation, ainsi que le soutien à l'inclusion socioéconomique, le cas échéant. Après le débarquement, les réponses de protection le long des routes devraient faciliter l'accès aux procédures d'asile, aux mécanismes d'orientation et à d'autres services de protection, en veillant à ce que les personnes en situation de vulnérabilité ou ayant des besoins spécifiques de protection reçoivent un soutien approprié, tout en limitant la nécessité de mouvements secondaires dangereux.

Il est essentiel d'accroître les investissements dans les voies sûres et régulières d'admission et de séjour afin de réduire les mouvements maritimes dangereux. Il s'agit notamment d'élargir les possibilités d'accès pour des raisons professionnelles, d'études, de regroupement familial et autres. Les voies d'admission régulières sont indispensables pour protéger la vie des réfugiés et des migrants au sein des mouvements mixtes. En offrant des alternatives sûres et encadrées, elles réduisent le recours à des voyages irréguliers, limitent l'exposition à la traite et à l'exploitation, et garantissent l'accès à la protection, à l'assistance et à des solutions durables sans avoir à emprunter des routes mettant la vie en danger.[27]

Une communication et un dialogue efficaces avec les personnes en déplacement et leurs communautés font partie intégrante des

27 Certains programmes sont spécifiquement conçus pour les réfugiés, comme la réinstallation et les voies complémentaires. Par exemple, en 2025, moins de 3 000 réfugiés en situation de vulnérabilité particulière ont été réinstallés depuis l'Afrique du Nord, et moins de la moitié d'entre eux vers l'Europe, ce qui est loin de répondre aux besoins de protection existants.

réponses de protection le long des routes. Les personnes en déplacement devraient avoir accès à des informations actualisées, précises et accessibles sur les risques liés aux traversées maritimes dangereuses, leurs droits, les services de protection disponibles et les alternatives sûres. Ces informations devraient en outre être fournies dans des langues et des formats adaptés à leur âge, à leurs vulnérabilités et à leurs besoins spécifiques. Elles devraient comprendre des renseignements sur les services de protection et d'assistance, les possibilités et voies légales (notamment en ce qui concerne l'éducation, l'emploi, le regroupement familial et les solutions dans des pays tiers), ainsi que sur les méthodes utilisées par les réseaux de trafic illicite et de traite pour recruter et exploiter les personnes, y compris en ligne. Des informations sur les mécanismes de signalement et d'orientation disponibles devraient également être fournies, le cas échéant. Ces efforts peuvent contribuer à réduire l'exposition aux risques de protection, à favoriser une prise de décision éclairée et à limiter le recours à des voyages dangereux. L'Initiative mondiale 2.0 encourage également la création de partenariats pour lutter contre la mésinformation et la désinformation à l'égard des mouvements maritimes et des voies de protection disponibles, notamment grâce à une collaboration avec les plateformes de médias sociaux pour mieux identifier et traiter les risques liés à l'information en ligne. Des activités de sensibilisation peuvent être menées selon diverses modalités en fonction du contexte : approches communautaires, collaboration entre pairs, outils numériques et réseaux sociaux, centres d'information le long des routes et échanges avec les communautés affectées.[28] Ces activités devraient permettre d'instaurer un climat de confiance, d'orienter les personnes vers les services d'assistance et de protection, de préserver l'unité familiale (notamment en prévenant la séparation des familles), de soutenir le rétablissement des liens familiaux et de faciliter le regroupement familial sans délai.

Parallèlement, le renforcement des approches basées sur les routes exige un travail de plaidoyer et une coopération soutenus pour promouvoir des politiques d'asile et de migration axées sur la protection, tant le long des routes que dans les pays de destination. Dans un contexte politique de plus en plus restrictif qui peut pousser les personnes à entreprendre des mouvements secondaires plus dangereux, l'Initiative mondiale 2.0 entend soutenir les efforts visant à renforcer l'accès au territoire et à la sécurité, à mettre en place des procédures d'asile équitables et efficaces, à garantir la délivrance de documents légaux et à mettre en œuvre des interventions fondées sur les droits, tout en respectant les obligations internationales des États. Le renforcement des systèmes d'asile, l'accès à l'identité juridique et à la documentation (y compris la possibilité d'obtenir, de remplacer ou de vérifier des pièces d'identité et de garantir la continuité de l'identité au-delà des frontières) ainsi que l'inclusion socioéconomique tout au long de la route peuvent contribuer à réduire les risques de protection et à améliorer l'accès aux solutions.

Pour atteindre les objectifs de ce domaine prioritaire, les activités suivantes seront notamment mises en œuvre :

i. **renforcer les systèmes de protection aux points stratégiques le long des routes maritimes**, y compris les mécanismes d'identification et d'orientation et l'accès au territoire, à l'asile, à l'identité juridique et aux autres documents et services essentiels avant le départ, pendant le déplacement et après le débarquement ;

ii. **élargir l'accès aux solutions dans des pays tiers, à la réinstallation et aux autres voies d'admission légales**, y compris le regroupement familial et les voies complémentaires, en particulier lorsque le manque de possibilités favorise des déplacements secondaires dangereux ;

iii. **mettre au point des initiatives de communication ciblées et de protection communautaire**, notamment par l'intermédiaire de centres d'information, d'outils numériques, de réseaux communautaires et d'approches entre pairs, qui fournissent des informations accessibles sur les droits, les services de protection, les voies disponibles et les risques liés aux voyages dangereux, au trafic illicite et à la traite ;

iv. **établir des partenariats pour faire face aux risques en ligne, notamment le recrutement, l'exploitation et la désinformation** grâce à une collaboration stratégique avec les partenaires technologiques (tels que les plateformes de médias sociaux), les groupes de défense des droits numériques, les organismes de réglementation et les forces de l'ordre ;

v. **renforcer la coordination transfrontalière et fondée sur les routes en matière de protection**, y compris la coopération et l'échange d'informations entre les États, les organismes des Nations Unies et les partenaires afin d'améliorer la continuité de la protection, les orientations et le suivi dans les pays d'origine, d'asile, de transit, de débarquement et de destination.

28 Par exemple, au Bangladesh, le HCR a soutenu des activités de sensibilisation communautaire dans les camps de réfugiés Rohingya, notamment la projection de films destinés à informer les réfugiés sur les risques liés aux mouvements irréguliers en mer.

Domaine prioritaire 4

Promouvoir la solidarité, la coopération et les interventions collectives pour faire progresser la protection en mer



Arrivées maritimes en Italie à Lampedusa. © UNHCR/Michele Cirillo

Pour faire face aux situations de détresse en mer, il est nécessaire de disposer d'approches fondées sur la coopération internationale, la solidarité et le partage des responsabilités. Une coopération renforcée entre les États et les autres acteurs concernés, soutenue par des données fiables, des mécanismes de coordination pratiques et des dispositifs de partage des capacités, est essentielle pour mettre en œuvre des interventions rapides fondées sur les droits et pour alléger les pressions disproportionnées qui pèsent sur certains États.

Les interventions coopératives devraient être guidées par les principes de partage des responsabilités et de solidarité internationale. Elles devraient viser à garantir que les dispositifs relatifs au débarquement, à l'accueil, au traitement des demandes et à la recherche de solutions améliorent la protection et l'accès aux droits, tout en évitant les pratiques qui pourraient entraîner une externalisation des responsabilités ou une diminution des normes de protection. Des interventions équitables et prévisibles face aux situations de détresse en mer devraient s'étendre au-delà des seules opérations de sauvetage pour englober les dispositifs d'accueil, l'accès à la protection et les voies menant à des solutions après le débarquement. Le renforcement des dispositifs régionaux de partage de données peut favoriser des discussions fondées sur des données probantes entre les États et les autres parties prenantes, et permettre des interventions plus prévisibles et mieux coordonnées.

La mise en œuvre de ces interventions nécessite une coopération soutenue entre les États et les autres acteurs concernés, notamment en mettant en place des dispositifs régionaux fondés sur les routes et adaptés aux différents contextes opérationnels et en s'appuyant sur des précédents régionaux, tels que le Cadre régional modèle de Djibouti,[29] qui peuvent être adaptés à différents contextes. Ces dispositifs peuvent prendre différentes formes : cadres de coopération volontaire, accords bilatéraux ou régionaux, mécanismes de coordination pratiques, initiatives de partage des capacités et autres approches fondées sur la solidarité.

Pour atteindre les objectifs de ce domaine prioritaire, les activités suivantes seront notamment mises en œuvre :

i. **promouvoir des dispositions prévisibles et transparentes entre les États après un sauvetage en mer, ancrées dans la solidarité**, y compris la coopération en matière de

29 Voir HCR Réfugiés et demandeurs d'asile en détresse en mer – quelles solutions ? Résumé des conclusions, compilation faisant suite à la réunion d'experts qui s'est tenue à Djibouti du 8 au 11 novembre 2011, décembre 2011.

débarquement, d'accueil, de traitement des demandes, d'examen de la vulnérabilité, de protection et d'accès aux solutions, tout en évitant tout transfert de responsabilité susceptible de réduire les normes de protection ;

ii. **renforcer le partage des capacités et le soutien opérationnel aux États confrontés à des pressions disproportionnées**, en particulier les États de débarquement, notamment par l'assistance technique, l'échange d'expertise et, le cas échéant, le déploiement rapide d'experts multidisciplinaires ou d'équipes de protection mobiles ;

iii. **consolider la coopération transnationale sur les personnes disparues et le soutien aux familles**, notamment par l'intermédiaire des points focaux nationaux ou d'autres mécanismes de coordination appropriés pour la recherche et l'identification, l'échange d'informations et l'accompagnement des familles recherchant des proches disparus, ainsi que les efforts visant à faciliter l'identification des personnes décédées et portées disparues et, le cas échéant, à relier ces actions à l'état civil et à d'autres systèmes d'identification juridique[30] ;

iv. **faciliter la coopération régionale et fondée sur les routes ainsi que les dispositifs de solidarité**, y compris par le dialogue régional, les cadres de coopération volontaire, les mécanismes de coordination pratiques et l'échange de bonnes pratiques.

30 Voir les recommandations du Secrétaire général des Nations Unies pour sauver la vie des migrants (en anglais), 2024.



Indonesia. Rohingya children coloring a "Hope" banner, © UNHCR/Amanda Jufrian



Italie. Le HCR apporte son assistance aux migrants et aux réfugiés à Lampedusa. © UNHCR/Alessandro Penso

Perspectives d'avenir

L'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 offre un cadre renouvelé pour une action collective visant à relever les défis de protection liés aux mouvements maritimes. S'appuyant sur les obligations juridiques internationales et l'expérience opérationnelle, elle entend traduire les engagements pris en interventions plus prévisibles, mieux coordonnées et axées sur la protection sur l'ensemble des routes maritimes.

Son succès dépendra de la participation soutenue des États et de la contribution collective des organismes des Nations Unies, des organisations internationales et régionales, de la société civile, des organisations dirigées par des réfugiés et des migrants, des acteurs maritimes et du secteur privé, et d'autres parties prenantes. Grâce à ses quatre domaines prioritaires et au Plan opérationnel qui les accompagne, l'Initiative mondiale fournira une plateforme permettant d'élaborer des interventions concrètes adaptées aux contextes régionaux, tout en renforçant la coopération et la redevabilité.

L'Initiative mondiale 2.0 est guidée par un objectif primordial : sauver des vies, améliorer l'accès à la protection et aux solutions, et garantir que les personnes contraintes de se déplacer par mer sont protégées, aidées et traitées avec dignité tout au long de leur voyage.



Indonésie. Des réfugiés rohingyas secourus après un périlleux voyage en mer qui a coûté la vie à plusieurs personnes. © UNHCR/Amanda Jufrian

Partenaires et parties prenantes

L'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 est dirigée par le HCR en partenariat avec l'OIM, le HCDH et l'UNICEF.

Les parties prenantes comprennent la Fondation pour l'Action Humanitaire en Mer (FHAS), la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, la Fédération internationale de sauvetage maritime, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et SOS Méditerranée. Le Comité international de la Croix-Rouge (CICR) y participe en qualité d'observateur.

Les partenaires soutiennent et approuvent officiellement l'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0, et contribuent activement à la réalisation de ses objectifs et de ses activités. Les parties prenantes et les observateurs, bien qu'ils n'approuvent pas officiellement l'Initiative mondiale, contribuent à la concrétisation de ses objectifs et appuient la mise en œuvre du Plan opérationnel grâce à leur expertise, à leurs activités et à leur engagement, conformément à leurs mandats, intérêts et capacités respectifs.

Le HCR et ses partenaires collaboreront avec les parties prenantes et les observateurs tout au long de la mise en œuvre de l'Initiative mondiale, notamment dans le cadre de l'avancement du Plan opérationnel, en vertu du Cadre de collaboration de l'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 énoncé à l'annexe I.



Porto Rico. Voyages maritimes de demandeurs d'asile et de migrants. © UNHCR/Kevin Keen

Annexes

Annexe I: Cadre de collaboration de l'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0

L'Initiative mondiale sur la protection en mer 2.0 est une initiative multipartite dirigée par le HCR en partenariat avec l'OIM, le HCDH et l'UNICEF. Elle rassemble des États, des entités maritimes publiques et privées, ainsi que des organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales intéressées, afin de promouvoir des interventions axées sur la protection des personnes en déplacement par voie maritime.

Pour appuyer la réalisation des objectifs de l'Initiative mondiale, les partenaires et les autres parties prenantes intéressées élaboreront conjointement un Plan opérationnel et l'examineront périodiquement. Le Plan opérationnel définira les domaines prioritaires, les activités, les responsabilités et les modalités de coordination, tout en restant suffisamment souple pour s'adapter à l'évolution des contextes opérationnels et aux défis émergents.

La participation à l'Initiative mondiale 2.0 dépend des intérêts, des capacités et des mandats des différents partenaires et des autres parties prenantes. Compte tenu de la diversité des mandats, de l'expertise, de la présence opérationnelle, des priorités stratégiques et des capacités en matière de ressources, les partenaires et les autres parties prenantes peuvent choisir de prendre part à un des domaines de collaboration suivants ou à plusieurs d'entre eux, selon leurs intérêts et leurs avantages comparatifs. La nature et la portée de la contribution de chaque entité peuvent évoluer au fil du temps et s'adapter aux priorités, aux possibilités et aux besoins opérationnels émergents. Chaque partie prenante peut également se porter volontaire pour diriger des axes de travail spécifiques au sein du Plan opérationnel.

1. Élaboration et mise en œuvre du Plan opérationnel

Les partenaires de l'Initiative mondiale et les autres parties prenantes intéressées peuvent contribuer à la conception, à la mise en œuvre et à l'examen du Plan opérationnel, en fonction de leur expertise et de leurs capacités.

Les activités peuvent inclure :

- l'élaboration conjointe et la mise à jour périodique du Plan opérationnel ;
- la direction ou la codirection de domaines prioritaires, d'initiatives thématiques ou d'activités définis dans le Plan opérationnel ;
- l'appui à la mise en œuvre de plans d'action régionaux, nationaux, thématiques ou fondés sur les routes ;
- la contribution à des initiatives pilotes, à des simulations et à la mise en œuvre sur le terrain ;
- le suivi des progrès et la définition des nouvelles priorités nécessitant un ajustement des activités.

2. Plaidoyer conjoint et mobilisation en matière de politique

Les partenaires et les autres parties prenantes intéressées peuvent collaborer pour promouvoir des interventions axées sur la protection face aux mouvements maritimes et pour renforcer la mise en œuvre des cadres juridiques internationaux applicables.

Les activités peuvent inclure :

- l'organisation de lancements conjoints mondiaux, régionaux ou nationaux de l'Initiative mondiale 2.0 et de consultations techniques sur la protection en mer ;
- l'élaboration de messages de plaidoyer conjoints, de documents d'orientation et de directives juridiques ;
- la réalisation d'actions de plaidoyer coordonnées au sein de forums internationaux et régionaux, notamment dans le cadre de processus relatifs au domaine maritime, aux migrations, aux réfugiés et aux droits humains ;
- la promotion des messages stratégiques et des concepts politiques convenus, élaborés dans le cadre de l'Initiative mondiale.

3. Communication et visibilité

Les partenaires et les autres parties prenantes intéressées peuvent travailler conjointement pour accroître la visibilité des défis de protection en mer et promouvoir les bonnes pratiques.

Les activités peuvent inclure :

- la conduite de campagnes de communication conjointes ;
- la production de publications, de rapports et de produits de connaissance communs ;
- la collaboration avec les médias de manière coordonnée, le cas échéant ;
- la diffusion publique des messages clés, des événements et des réalisations de l'Initiative mondiale.

4. Mobilisation des ressources et collecte de fonds conjointe

Compte tenu de l'ampleur des défis en matière de protection en mer, les partenaires et les autres parties prenantes intéressées peuvent coopérer afin de mobiliser des ressources financières et techniques nécessaires à la mise en œuvre de l'Initiative mondiale.

Les activités peuvent inclure :

- la mise en œuvre d'initiatives conjointes de collecte de fonds ;
- l'élaboration de propositions de financement multipartites ;
- la collaboration avec les donateurs institutionnels, les fondations et le secteur privé ;
- la mobilisation de ressources pour les axes de travail régionaux ou thématiques ;
- la détermination des possibilités de financement commun et de programmation collaborative.

5. Données, recherche et production d'éléments de preuve

Les partenaires et les autres parties prenantes intéressées peuvent renforcer la base de données probantes sur laquelle repose la protection en mer grâce à une collecte et à une analyse coordonnées des données.

Les activités peuvent inclure :

- le partage de données opérationnelles, le cas échéant, conformément aux normes applicables en matière de protection des données ;
- la réalisation de recherches conjointes et d'analyses fondées sur les routes ;
- l'élaboration d'indicateurs communs et de cadres de suivi ;
- la production de rapports annuels sur les tendances et d'études thématiques ;
- l'identification des risques de protection émergents et des lacunes opérationnelles.

6. Renforcement des capacités et partage des connaissances

Les partenaires et les autres parties prenantes intéressées peuvent renforcer conjointement les capacités des États et des acteurs opérationnels.

Les activités peuvent inclure :

- la tenue de webinaires, de conférences et d'activités d'apprentissage conjoints ;
- la formation des gardes-côtes, des centres de coordination de sauvetage maritime, des autorités frontalières et des acteurs chargés de l'accueil ;
- le soutien aux échanges de pair-à-pair entre les États ;
- l'élaboration de cours en ligne et de programmes de formation ;
- l'organisation d'exercices de simulation et d'ateliers régionaux ;
- la conception de produits multimédias, de plateformes numériques et de campagnes de sensibilisation ;
- le partage des enseignements tirés, des recherches et des pratiques prometteuses.

7. Coordination et gouvernance

Les partenaires et autres parties prenantes intéressées peuvent contribuer à la gouvernance et à l'orientation stratégique de l'Initiative mondiale par le biais de mécanismes de coordination établis, tels que le Groupe interinstitutions sur la protection des réfugiés et des migrants se déplaçant par mer et d'autres forums et groupes pertinents.

Les activités peuvent inclure :

- la coprésidence du Groupe interinstitutions sur la protection des réfugiés et des migrants se déplaçant par mer ;
- l'organisation de réunions annuelles conjointes de planification et d'examen ;
- le suivi de la mise en œuvre du Plan opérationnel ;
- la production de rapports de mise en œuvre ;
- l'identification des priorités émergentes et l'adaptation des activités.

Annexe II:
Structure initiale proposée pour le Plan opérationnel

Domaine prioritaire	Axe de travail	Domaine d'action collective	Responsable proposé(e)	Responsable proposé(e) ou respon-sables proposé(e)s	Principales parties prenantes	Produit/ résultat attendu indicatif

UNHCR
The UN Refugee Agency

INITIATIVE MONDIALE SUR LA PROTECTION EN MER 2.0

Sauver des vies, renforcer la protection et promouvoir des solutions

Novembre 2026

PARTENAIRES

IOM UN MIGRATION

UNITED NATIONS HUMAN RIGHTS OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER

unicef

PARTIES PRENANTES

Building bridges to save lives at sea
FHAS Foundation for Humanitarian Action at Sea

IFRC

INTERNATIONAL MARITIME RESCUE FEDERATION

United Nations Office on Drugs and Crime

SOS MEDITERRANEE