SOS MEDITERRANEE



En pleine TEMPÊTE

Recherche et sauvetage en Méditerranée centrale : 10 ans de combat entre négligence et solidarité.



À PROPOS DE SOS MEDITERRANEE

SOS MEDITERRANEE est une organisation internationale de recherche et de sauvetage maritime et humanitaire dédiée à sauver des vies en mer. Elle a été fondée par des citoyen.ne.s en mai 2015 en réponse à l'intensification de la crise humanitaire en Méditerranée centrale et au refus des autorités de prendre des mesures pour prévenir d'autres pertes de vies humaines.

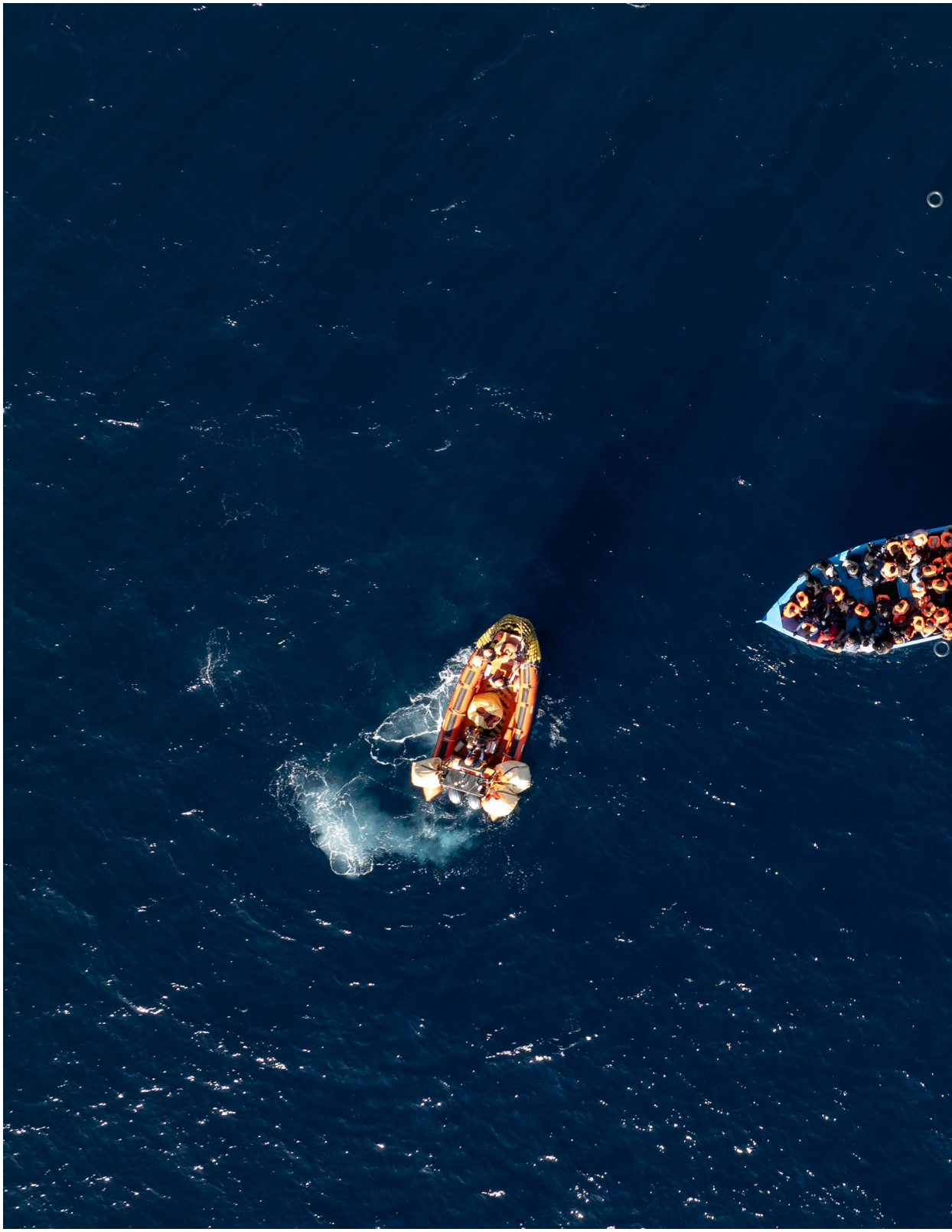
SOS MEDITERRANEE fonctionne en tant que réseau européen, avec des équipes en Allemagne, en France, en Italie et en Suisse qui financent et opèrent conjointement un navire de sauvetage. De février 2016 à décembre 2018, SOS MEDITERRANEE a affrété et opéré avec l'*Aquarius*. Depuis août 2019, elle affrète et utilise l'*Ocean Viking*.

Jusqu'en avril 2020, les soins médicaux à bord de l'*Ocean Viking* étaient dispensés par Médecins Sans Frontières. De septembre 2021 à novembre 2025, la Fédération Internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFRC) s'est jointe aux équipes de SOS MEDITERRANEE à bord pour apporter soins médicaux, protection et assistance aux personnes secourues en mer.

AVANT-PROPOS

SOS MEDITERRANEE est un mouvement citoyen né de la volonté de se mobiliser face à la détérioration de la situation humanitaire en mer Méditerranée centrale et de faire respecter un principe maritime fondamental : ne laisser personne mourir en mer. Ces dix dernières années, les membres du réseau SOS MEDITERRANEE, aux côtés de personnes bénévoles et sympathisantes, ont travaillé sans relâche pour rester fidèles aux trois principes de base de notre organisation : sauver, protéger et témoigner. Aucune des réalisations de SOS MEDITERRANEE n'aurait été possible sans l'appui des milliers de personnes qui ont choisi de soutenir notre mission. Alors que nous marquons notre première décennie d'activités en mer, nous tenons à adresser nos sincères remerciements à chacune d'entre elles. Et nous souhaitons également exprimer notre gratitude aux organisations partenaires qui ont travaillé à nos côtés, à bord de nos navires de sauvetage, nous permettant de fournir les meilleurs soins possibles aux personnes que nous avons secourues.





Le 10 janvier 2025, 101 personnes (femmes, hommes et enfants), qui se trouvaient à bord d'une embarcation en détresse dans la région de recherche et de sauvetage libyenne, ont été sauvées par l'Ocean Viking.



© Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

SOMMAIRE

INTRODUCTION
7

1.
DES VOYAGES PÉRILLEUX : TÉMOIGNAGES DE PERSONNES RESCAPÉES ET DESCRIPTION DE LEUR ÉTAT DE SANTÉ AU MOMENT DU SAUVETAGE
10

2.
UNE NÉGLIGENCE DÉLIBÉRÉE : LES ÉTATS CÔTIERS ET LE VIDE GRANDISSANT EN MÉDITERRANÉE CENTRALE
18

3.
LA LIBYE : AUCUN PORT SÛR NI AUCUNE COORDINATION EFFICACE
32

4.
L'ÉROSION DU DEVOIR DE SAUVETAGE : CRIMINALISATION ET OBSTRUCTION ADMINISTRATIVE DES OPÉRATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE MENÉES PAR LES ONG
37

CONCLUSION ET DEMANDES PRINCIPALES
48



© Fabian Mondl / SOS MEDITERRANEE



INTRODUCTION

À l'aube du 7 mars 2016, le premier navire de sauvetage de SOS MEDITERRANEE, l'*Aquarius*, secourait 74 personnes entassées sur une embarcation impropre à la navigation, dans les eaux internationales au nord des côtes libyennes. Au cours des dix années qui se sont écoulées depuis, SOS MEDITERRANEE a porté assistance à plus de 42 700 personnes en détresse en mer (voir figure 1), dans un contexte marqué par le démantèlement progressif de recherche et sauvetage (SAR) dirigé par les États, l'externalisation du contrôle des frontières et la criminalisation croissante de l'action humanitaire.*

Au cours de cette même décennie, la Méditerranée centrale est demeurée l'une des routes migratoires les plus mortelles au monde. Entre janvier 2016 et décembre 2025, au moins 19 655 personnes sont décédées ou ont disparu en tentant de traverser cette portion de mer à la recherche d'un lieu sûr. Ces pertes tragiques de vies humaines sont souvent qualifiées d'accidentelles. Il n'en est rien. Et elles ne sont pas non plus survenues dans un vide juridique. **Le droit maritime international est clair : les États ont l'obligation de porter assistance à toute personne en détresse en mer et d'assurer son prompt débarquement dans un lieu sûr.**

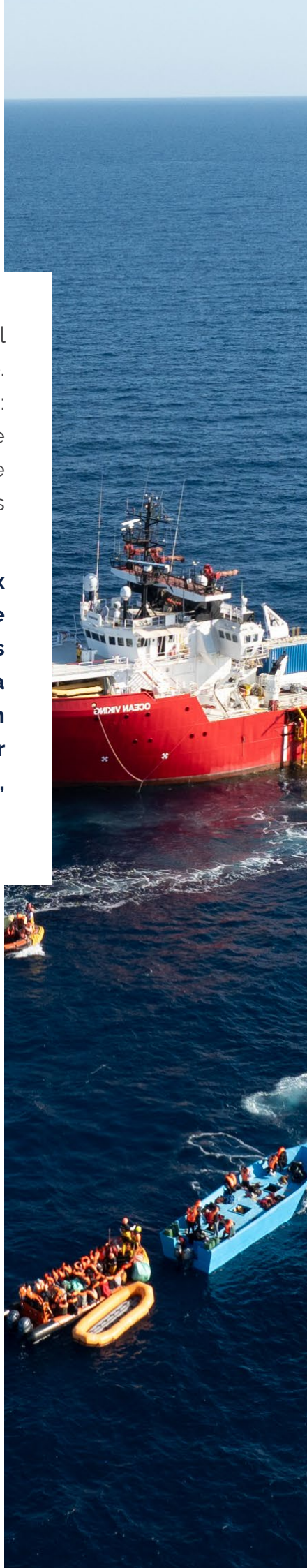
Dans le même temps, l'environnement opérationnel de recherche et de sauvetage des organisations humanitaires s'est nettement détérioré. Les navires de sauvetage civils ont fait l'objet de restrictions administratives, de blocages prolongés en mer, d'attributions de ports éloignés, de détentions et de criminalisation publique. Tous ces obstacles ont considérablement limité leur capacité opérationnelle. Au lieu d'assurer une stratégie de sauvetage adéquate, les gouvernements européens ont progressivement choisi de faire obstruction aux personnes et organisations qui ont pris leur relève pour combler une carence mortelle et continuer de sauver des vies en mer.

Le présent rapport documente la manière dont ces choix politiques délibérés ont concouru à l'organisation d'une situation humanitaire catastrophique en Méditerranée centrale.[1] En s'appuyant sur dix ans d'opérations de recherche et de sauvetage, sur les témoignages de personnes rescapées, et sur les observations

*Les « personnes rescapées assistées » incluent toutes les personnes embarquées sur les navires de SOS MEDITERRANEE, qu'elles aient été directement secourues par SOS MEDITERRANEE ou transférées à bord après avoir été secourues par d'autres acteurs, et débarquées dans un lieu sûr par SOS MEDITERRANEE. Ce nombre n'inclut pas les personnes décédées récupérées en mer. En dix ans, les équipes de SOS MEDITERRANEE ont récupéré 55 corps sans vie. De plus, 261 personnes ont été signalées disparues par des personnes rescapées secourues à bord. Ces nombres reflètent uniquement les cas constatés ou signalés lors des opérations de SOS MEDITERRANEE.

d'incidents recueillies en mer et à bord de nos navires, il retrace l'avènement de cette catastrophe pourtant évitable. Il se concentre sur plusieurs manquements interconnectés : le désengagement progressif des États côtiers en matière de sauvetage et d'assistance, l'externalisation des responsabilités de sauvetage aux pays de départ, et la criminalisation des opérations de recherche et de sauvetage humanitaires.

Ce rapport vise à témoigner de ce qui s'est passé ces dix dernières années en Méditerranée et à démontrer que la perte continue de vies humaines en mer n'est pas une caractéristique inéluctable de la migration, mais la conséquence de politiques qui priorisent la dissuasion et l'endiguement au détriment de la protection. Inverser cette trajectoire est une question de volonté politique, d'obligation légale et de responsabilité morale.



© Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

QUELQUES DATES CLÉS

7 mars 2016

L'*Aquarius* porte secours à 74 personnes lors de sa toute première opération.

23 mai 2017

Des hommes armés qui se présentent comme des « garde-côtes libyens » attaquent des personnes naufragées lors d'une opération de sauvetage (voir page 36).

Juin à octobre 2018

Après avoir secouru 630 personnes en juin, l'*Aquarius* se voit refuser leur débarquement en Italie et à Malte. Il est contraint de naviguer jusqu'au port éloigné de Valence en Espagne. Par deux fois, en août puis septembre 2018, l'*Aquarius* se voit retirer son pavillon sous l'effet de pressions politiques. Ces deux dépavillonnements, suivis d'une procédure judiciaire italienne contre le navire prétextant la "mauvaise gestion des déchets à bord", mettent un terme à ses opérations de recherche et de sauvetage (voir page 42-43).

9 août 2019

L'*Ocean Viking*, deuxième navire de SOS MEDITERRANEE, porte secours à 85 personnes lors de sa toute première opération.

22 juillet 2020

L'*Ocean Viking* est détenu pendant cinq mois après une inspection "Contrôle par l'État du port" (Italie) de 11 heures (voir page 40-41).

21 avril 2021

L'*Ocean Viking* arrive sur le lieu d'un naufrage qui a coûté la vie à au moins 130 personnes (voir page 28).

11 novembre 2022

L'*Ocean Viking* est contraint de naviguer jusqu'à Toulon pour débarquer des personnes rescapées, après 20 jours d'attente. Il s'agit de la plus longue immobilisation en mer jamais subie par SOS MEDITERRANEE (voir page 44).

10-11 août 2023

L'*Ocean Viking* secourt 623 personnes de 14 embarcations lors de sa plus grande opération de sauvetage.

2024

L'*Ocean Viking* est contraint de parcourir inutilement 29 388 kilomètres supplémentaires pour rejoindre les ports éloignés assignés par les autorités (voir page 46).

24 août 2025

L'*Ocean Viking* essuie les tirs nourris des garde-côtes libyens (voir page 36).

1.

DES VOYAGES PÉRILLEUX : Témoignages de personnes rescapées et description de leur état de santé au moment du sauvetage



Les conditions de détention [en Libye] sont encore plus difficiles quand on se fait intercepter en mer et emprisonner. Mon amie, qui était avec moi sur l'embarcation, est morte. Après sa mort, j'ai de nouveau attrapé la tuberculose. Il n'y avait pas de traitement ou quoi que ce soit. Elle avait commencé à être malade pendant que nous étions dans le hangar. Il fait très froid quand on prend la mer, parce que nos vêtements sont tout mouillés. Nous avons passé toute la nuit en mer. Elle n'a pas pu rester en vie longtemps, à cause du froid et de la maladie. Une fois renvoyée en prison, elle est morte tout de suite. J'écrivais un journal intime lorsque j'étais en prison. Il est là, mais il a été mouillé. Je voudrais que mon père et moi puissions le lire ensemble un jour. Je veux qu'il sache que j'ai surmonté ces épreuves. Il y a tellement de risques quand on monte [sur ces embarcations] pour traverser la mer. [...] Plus que de la mort, on a peur de se faire arrêter par les garde-côtes libyens. »[2]

Mary (Érythrée, 20 ans) a été secourue par l'Ocean Viking en janvier 2024

© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE

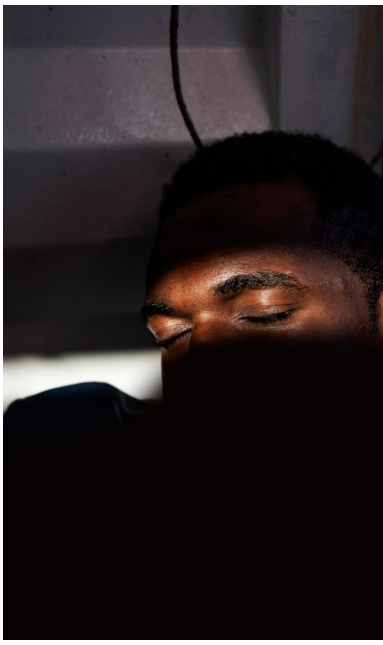
Au cours des dix dernières années, le discours public et politique a progressivement privé de toute humanité quiconque tentait de traverser la Méditerranée centrale. Ces personnes ne sont plus décrites comme des *hommes, femmes et enfants en danger*, mais comme des *nombres, fardeaux ou menaces*. **Cette déshumanisation a créé la distance morale nécessaire pour normaliser l'inaction.** En présentant les personnes en détresse comme méritant moins leur protection, les États ont justifié les retards de sauvetage, les blocages de navires prolongés, l'obstruction au prompt débarquement et les retours forcés vers des pays non sûrs.

Les équipes humanitaires à bord des navires de sauvetage civils se sont, à l'inverse, engagées pour défendre les droits humains des personnes rescapées, indépendamment de leur statut ou situation, conformément au droit maritime - y compris le droit d'accès aux soins médicaux. Les problèmes

de santé traités par les équipes de SOS MEDITERRANEE au cours des dix dernières années reflètent à la fois les dangers de la traversée et l'impact cumulatif d'un engrenage prolongé de violence et de négligence.

Pour de nombreuses personnes secourues en mer, la traversée n'est pas une décision prise à la légère. C'est un choix de dernier recours après une exposition prolongée à la violence, à la privation, à l'absence systématique de protection et au manque d'avenir dans les pays d'origine et de transit. En Libye, les personnes migrantes sont exposées à un continuum d'abus (détention arbitraire, extorsion, travail forcé, torture, violence sexuelle…), souvent aux mains de trafiquants, de groupes armés, de réseaux criminels ou d'officiels.[3] L'accès aux soins de santé est sévèrement limité, voire inexistant.[4] Leurs blessures et maladies graves sont rarement traitées. Dans ce contexte, elles perçoivent souvent la fuite par la mer comme la seule option restante, en dépit des risques connus.

Entreprise dans des embarcations impropres à la navigation, sans carburant, ni eau, ni équipement de navigation, la traversée devient elle-même une confrontation directe avec la mort. La survie dépend alors de la rapidité de l'assistance. Nombre de personnes secourues ont tenté la traversée plusieurs fois, après des interceptions et retours forcés en Libye.





© Francesca Volpi, Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

Je suis malade. Si je ne pars pas, je vais mourir de toute façon. J'ai donc décidé de partir. […] Je ne veux pas mourir en Libye. Aucun soin n'est possible là-bas, il n'y a pas de services. […] Après quatre heures en mer, le moteur a commencé à flamber, il a pris feu, ma jambe a été brûlée. L'embarcation prenait l'eau, qui était mélangée au carburant. Après dix heures, nous pouvions voir des plateformes pétrolières. On criait et on faisait des signes. Et puis vous (l'Ocean Viking) êtes arrivés derrière nous. […] J'ai dû traverser la mer parce que je veux vivre. Je veux voir mes petits-enfants grandir. »[5]

Mouna (Syrie, 53 ans) a été secourue par l'Ocean Viking en juillet 2021

Au-delà des blessures survenues en mer, les équipes médicales de SOS MEDITERRANEE documentent systématiquement les plaies et les maladies qui découlent de la violence endurée avant la traversée. De nombreuses personnes présentent des blessures résultant de tortures, de passages à tabac, de travail forcé, de violence sexuelle ou fondée sur le genre… D'autres souffrent de fractures non soignées, de plaies infectées ou de maladies chroniques exacerbées par la privation, les mauvaises conditions de vie et le manque systématique de soins médicaux lors de leur séjour en Libye. Outre les blessures physiques, les personnes rescapées montrent souvent des signes de détresse psychologique sévère, tels que de l'anxiété, des cauchemars, des flashbacks et de la dissociation psychique.

En fin d'année dernière, j'ai été capturé par des brigands libyens. […] J'étais avec un ami. Mon ami a été battu à mort. Il est parti. Pour lui, c'est terminé. Je suis resté dans ce camp pendant deux mois. De nombreuses personnes sont mortes là-bas. […] Enfin, j'ai réussi à monter sur un bateau. Tout l'intérieur de mon corps me fait mal. Les coups de bâtons que j'ai reçus à l'époque m'ont laissé d'énormes hématomes. Les marques extérieures ont disparu, mais à l'intérieur, ces blessures restent très longtemps. »[6]

Amir (15 ans) a été secouru par l'Ocean Viking en mars 2021

Dans ce contexte, de nombreuses personnes rescapées décrivent leur sauvetage comme le premier instant depuis des années où d'autres personnes les ont vraiment traitées comme des êtres humains. Elles en parlent souvent comme d'une « renaissance », d'un retour à la dignité et au respect après une période prolongée de déshumanisation et d'exposition à un danger mortel.

À bord de l'Ocean Viking, j'ai été reçu en consultation médicale pour la première fois en quatre ans. J'avais du mal à croire que, finalement, quelqu'un prenait soin de moi. Aujourd'hui, je voudrais seulement pouvoir prendre le médicament pour mon cœur et enfin rencontrer mon plus jeune enfant, qui est né quand j'étais déjà parti pour la Libye. »[7]

Menes (Égypte, 40 ans) a été secouru par l'Ocean Viking en octobre 2024

Le coût humain du chaos délibéré en Méditerranée centrale : les incidents impliquant un grand nombre de victimes nécessitant une réponse médicale d'exception

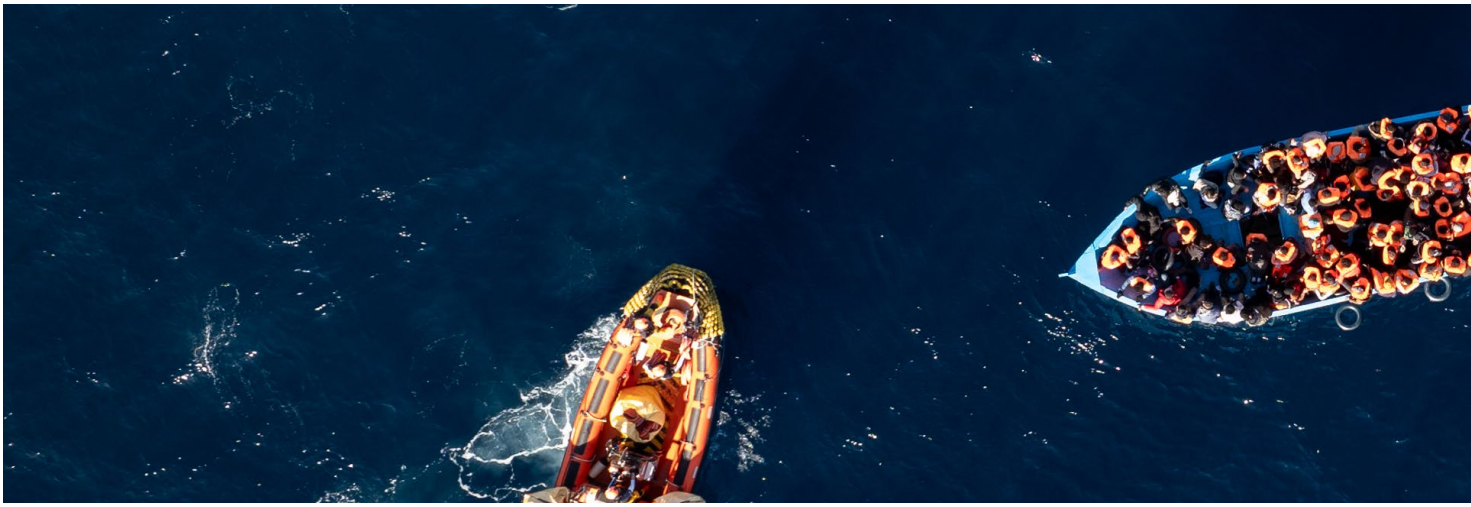
À bord des navires de recherche et de sauvetage de SOS MEDITERRANEE, nos équipes médicales sont formées et outillées pour répondre aux besoins urgents et complexes des personnes secourues en mer. Il arrive toutefois que les besoins médicaux excèdent la capacité de l'équipe, avec des cas multiples de noyade, d'hypothermie, de déshydratation et de blessures. Ces situations s'expliquent par les conditions lamentables à bord d'embarcations impropres à la navigation lors de la traversée, et le risque inhérent aux opérations de sauvetage de masse en haute mer. Lorsque l'équipe médicale est dépassée, le Plan d'urgence médicale massif permet de réorganiser les ressources, les rôles et les zones de travail des équipes à bord. Il vise à garantir les soins les plus efficaces au plus grand nombre de patient.e.s.

Une telle situation s'est présentée le 27 janvier 2018, lorsque les équipes de SOS MEDITERRANEE et de Médecins Sans Frontières (MSF) à bord de l'*Aquarius* ont atteint une embarcation pneumatique en détresse dans la région de recherche et de sauvetage (SRR) libyenne. La pleine mesure de l'urgence ne leur est apparue qu'après le déploiement des canots de sauvetage rapides : l'embarcation pneumatique était complètement dégonflée sur son flanc non visible depuis l'*Aquarius* et des douzaines de personnes étaient dans l'eau, certaines déjà submergées. Les équipes ont immédiatement déclenché le Plan d'urgence médicale massif. Les membres d'équipage disponibles se sont mobilisé.e.s pour réanimer les personnes inconscientes, en arrêt respiratoire. Ils et elles ont réanimé sept personnes (une femme, trois bébés et trois jeunes enfants) avec succès, tandis que deux femmes n'ont pas survécu. Au total, 99 personnes rescapées de l'embarcation en détresse ont été secourues. Dix patient.e.s et six membres de leur famille ont été évacué.e.s en hélicoptère par la suite. On ignore combien de personnes ont disparu en mer lors de l'incident. Le Plan d'urgence médicale massif a également été déclenché le 13 mars 2024, lorsque l'*Ocean Viking* a secouru 25 personnes d'une embarcation pneumatique en détresse. Après une période prolongée en mer, sans nourriture ni eau et

dans des conditions météorologiques extrêmes, les personnes secourues souffraient d'hypothermie et de déshydratation aiguë, de sorte que leur vie était menacée. Deux d'entre elles étaient inconscientes et nécessitaient des soins médicaux intensifs d'urgence. L'une des deux est plus tard décédée à l'hôpital après son évacuation de l'*Ocean Viking*.

Une fois à bord, les personnes rescapées ont raconté qu'au moins 60 personnes (dont des femmes et des enfants) avaient péri lors de la traversée. Trois jours après leur départ de Zaouïa, en Libye, le moteur de l'embarcation était tombé en panne. Leurs appels à l'aide restant sans réponse, les personnes avaient commencé à mourir l'une après l'autre, de déshydratation et de faim. Un avion de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) avait diffusé un relais Mayday initial le 8 mars au soir et Alarm Phone avait alerté les autorités le 9 mars au matin. Malgré cela, l'embarcation était restée à la dérive dans la SRR libyenne pendant cinq jours, sans sauvetage.

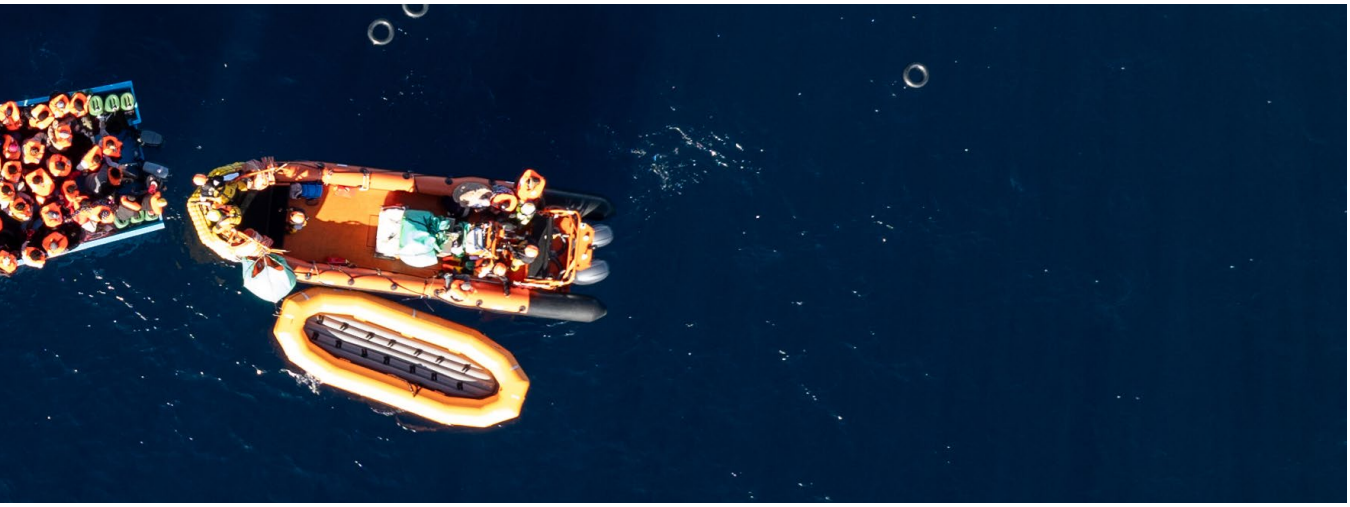
Après ces événements, le Bureau des droits fondamentaux de Frontex a dressé un "rapport d'incident grave". D'après sa conclusion, « les autorités libyennes n'ont rien fait ou n'ont pas communiqué leurs efforts pour secourir l'embarcation transportant des personnes migrantes, un manquement qui s'est traduit par la perte de vies humaines ». Le rapport mentionne également un manque de communication entre les parties prenantes impliquées (y compris les autorités italiennes) qui a contribué aux retards d'assistance et à la perte de vies humaines.[8]



Pour de nombreuses personnes, les difficultés ne prennent pas fin lors du débarquement en Italie. **Au cours des dix dernières années, au moins 1 912 personnes migrantes ont été arrêtées à leur arrivée et poursuivies en tant que « pilotes d'embarcation » ou « passeurs ». Ces poursuites étaient souvent fondées sur des preuves minimales ou circonstancielles,** comme le fait d'avoir tenu la barre, suivi des instructions GPS ou accompli des tâches de navigation rudimentaires lors de la traversée.[9] Cette pratique d'application de la loi reflète l'utilisation étendue de l'infraction d'aide à l'immigration illégale prévue par le droit italien et de méthodes d'enquête qui reposent largement sur des procédures d'identification immédiate effectuées lors du débarquement.

Comme l'ont montré de multiples études et décisions de justice, ces poursuites ciblent de façon disproportionnée les personnes migrantes qui ont endossé de tels rôles sous la contrainte ou la menace - pour rembourser une dette ou comme condition de passage ou de survie en mer - plutôt que les personnes réellement impliquées dans des réseaux organisés de passeurs.[10] Par conséquent, les mesures anti-passeurs destinées à lutter contre les organisations criminelles aboutissent souvent à criminaliser les personnes migrantes elles-mêmes. Ce constat soulève de graves préoccupations quant au traitement équitable, à la proportionnalité des peines et à la distinction concrète entre les victimes et les auteur.e.s d'infractions assimilées à l'aide à l'immigration irrégulière.

En juin 2025, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu un arrêt historique dans l'affaire communément appelée Kinsa. Cet arrêt a permis de clarifier le fait que les lois contre l'aide à l'immigration irrégulière (lois dites « anti-passeurs ») ne doivent pas entrer en conflit avec les droits fondamentaux consacrés dans la Charte de l'UE.[11]



© Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

Figure 1

10 ANS D'ACTIVITÉ

453 OPÉRATIONS

42 741 personnes secourues en mer

86 % d'hommes et de garçons

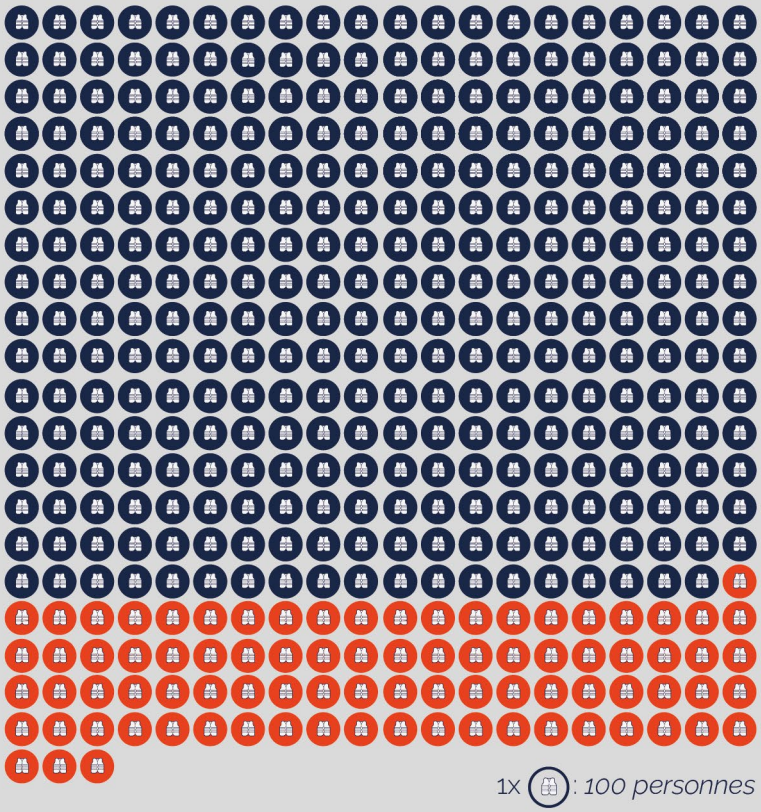
14 % de femmes et de filles

7 % enceintes

6 naissances à bord

10 393 enfants

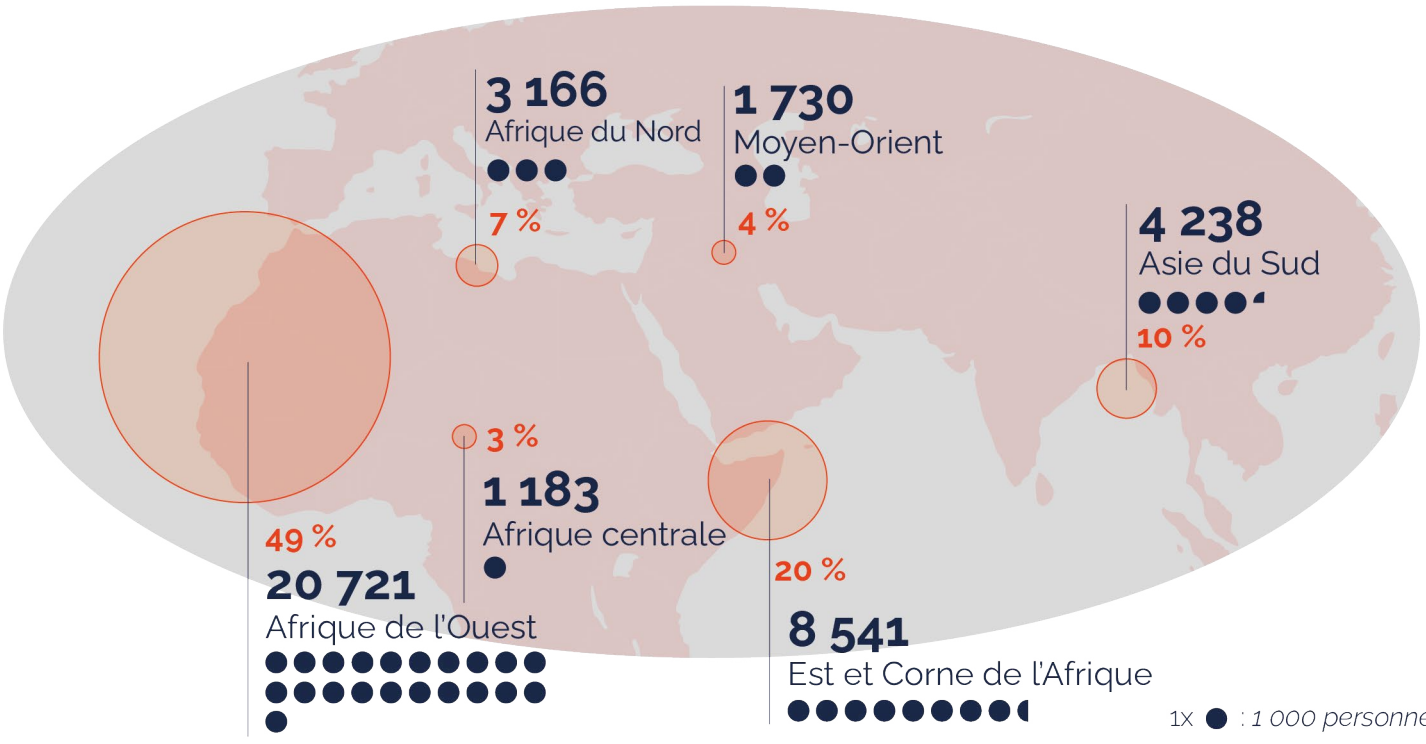
80 % d'enfants non accompagnés



1X : *100 personnes*

PRÈS DE **1 PERSONNE SECOURUE SUR 4** ÉTAIT UN ENFANT

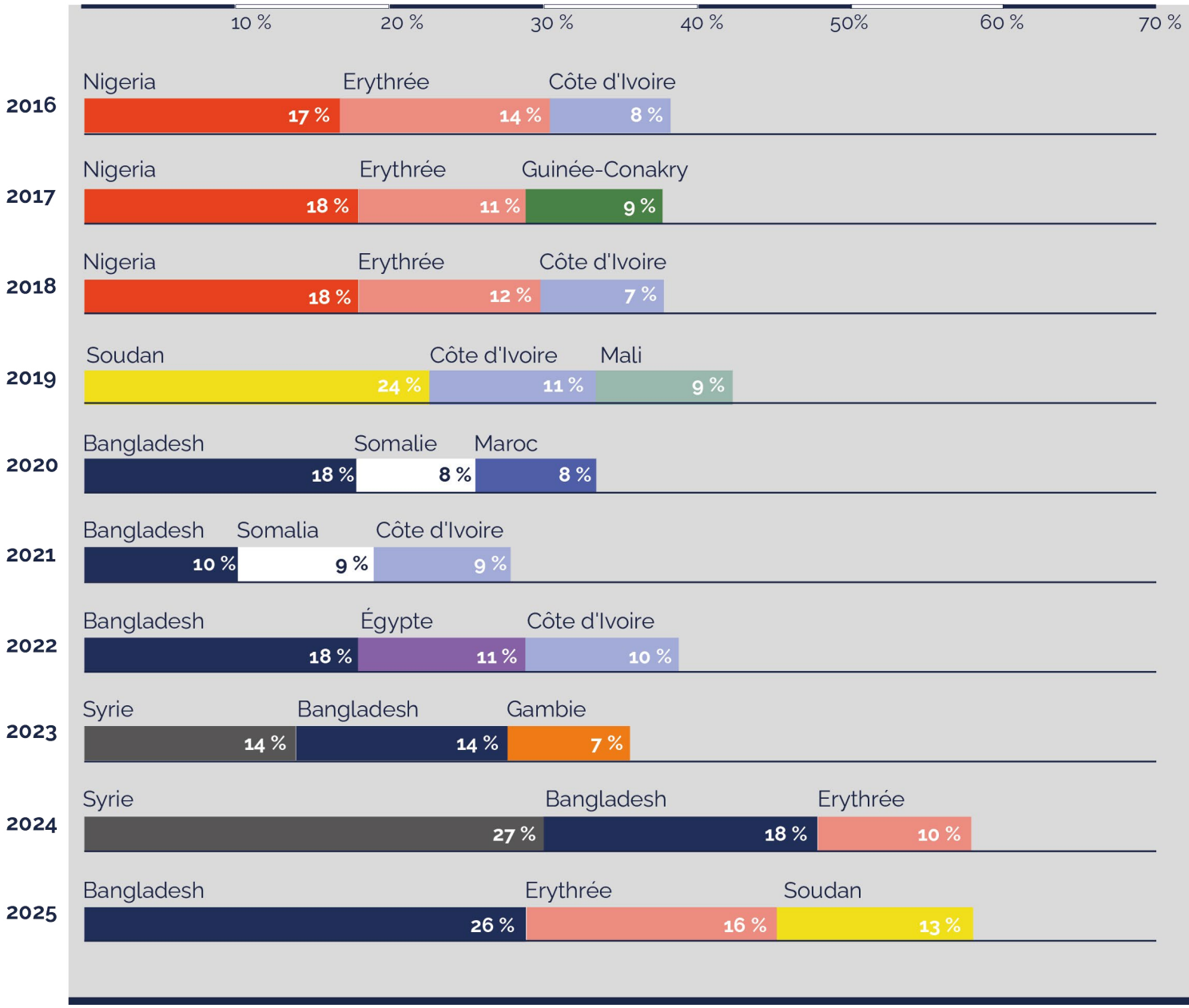
LES PERSONNES RESCAPÉES PROVENAIENT DE **48 PAYS D'ORIGINE :**



Source : SOS MEDITERRANEE

Figure 2

3 NATIONALITÉS LES PLUS REPRÉSENTÉES PARMI LES PERSONNES SECOURUES PAR SOS MEDITERRANEE



Source : SOS MEDITERRANEE

2.

UNE NÉGLIGENCE DÉLIBÉRÉE : les États côtiers et le vide grandissant en Méditerranée centrale



C'est la troisième fois que je tente de fuir la Libye par la mer. C'est un risque, mais on n'a pas le choix. C'est encore plus dangereux de rester en Libye. Il n'y a pas de vie là-bas. C'est l'enfer. La première fois que j'ai pris la mer, on avait quitté les côtes libyennes aux environs de 23 heures, en juin 2020. On est restés quatre jours en mer. On s'était perdus, il y avait le mauvais temps. La tempête, la pluie… on était trempés, épuisés. Il y a des gens qui ont vomi, d'autres qui ont perdu conscience. Dieu merci, il n'y a pas eu de morts. On a tourné autour d'un bateau pendant trois jours. C'était un pétrolier. En ces temps-là, il n'y avait pas de bateaux humanitaires. »[12]

Mubarak (Guinée, 17 ans) a été secouru par l'Ocean Viking en mars 2021

© Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE

Ces dix dernières années, les États côtiers européens se sont progressivement retirés de la coordination et de la mise en œuvre des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) en Méditerranée centrale, en dépit d'une crise humanitaire qui s'aggrave et qui continue de coûter des centaines de vies chaque année. **Au lieu d'empêcher cette étendue de mer de devenir un cimetière à ciel ouvert, l'Union européenne et ses États côtiers ont graduellement transféré la responsabilité de la coordination SAR sur une vaste portion de la Méditerranée centrale, au Centre conjoint de coordination des secours libyen (JRCC) et aux garde-côtes libyens.***

L'Italie a formalisé cette externalisation en février 2017, par la signature d'un protocole d'accord avec la Libye relatif à la gestion des migrations et au contrôle des frontières. Cet accord engageait l'Italie à fournir des fonds, du soutien technique et de la formation aux garde-côtes libyens. Son objectif

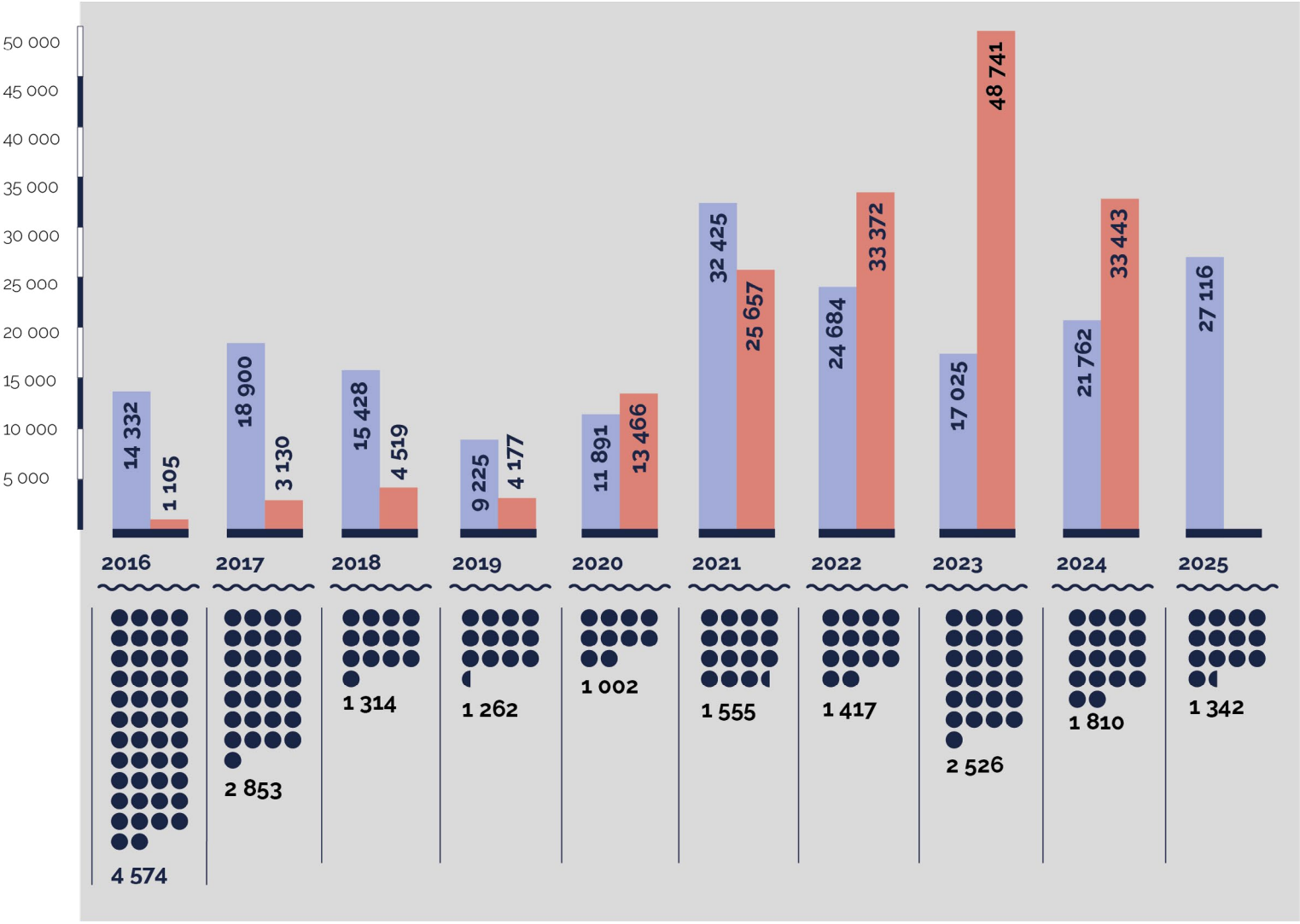
* Dans le présent rapport, le terme « garde-côtes libyens » désigne les multiples unités et acteurs qui opèrent en mer sous ce nom, souvent sous le commandement de différentes structures, et non d'une seule autorité garde-côtière unifiée.

affiché consistait à renforcer la capacité de la Libye à intercepter les navires transportant des personnes migrantes et à coordonner les opérations SAR. Des financements de l'UE ont permis de consolider cette coopération, notamment par le biais du Fonds fiduciaire d'urgence pour l'Afrique et de son projet de Soutien à la gestion intégrée des frontières et des migrations en Libye.[13]

Au fil des années, plusieurs institutions ont exprimé leurs préoccupations quant à l'opacité des processus décisionnels et au manque de transparence

Figure 3

INTERCEPTIONS ET PERTES DE VIES HUMAINES
EN MÉDITERRANÉE CENTRALE (2016–2025)



Source : IOM Libya;
Tunisian Forum for Social and Economic Rights (FTDES);
IOM's Missing Migrants Project

des financements européens et italiens qui empêchent de bien comprendre les engagements et décaissements de fonds de l'UE.[14] D'après certains rapports, l'UE aurait financé la gestion des frontières en Libye à hauteur d'environ 71 millions d'euros entre 2018 et 2022.[15] Selon d'autres sources, entre 2015 et 2020, l'Italie aurait alloué 210 millions d'euros à des projets en Libye, dont 44 % seraient revenus à des projets axés sur le contrôle des frontières.[16]

L'assistance financière et technique européenne s'est traduite par un renforcement opérationnel concret : en plus de recevoir des navires de patrouille, des moteurs et des équipements techniques, le personnel libyen a bénéficié d'une formation à la navigation, à la manœuvre des navires et aux opérations maritimes. Au lieu d'assurer le sauvetage indépendant et le prompt débarquement dans un lieu sûr, cette assistance européenne a permis l'avènement d'un système d'interception de grande ampleur et de retour forcé en Libye.

Entre janvier 2016 et décembre 2025, 192 788 personnes ont fait l'objet d'interceptions en mer et de renvois en Libye.[17] En 2016, les interceptions et renvois concernaient environ 7 % des personnes qui avaient tenté la traversée. Depuis la reconnaissance formelle d'une région de recherche et de sauvetage libyenne par l'Organisation maritime internationale en 2018, en dépit de préoccupations bien documentées quant à la capacité de la Libye à s'acquitter des responsabilités inhérentes à une telle désignation, le taux d'interception est monté à 33 % (voir figure 6). Malgré les fluctuations des arrivées en Europe au cours des années suivantes, les interceptions demeurent caractéristiques de la route de Méditerranée centrale : 25 % des personnes qui ont tenté la traversée en 2025 ont été interceptées et renvoyées en Libye.[18]



© Claire Juchat / SOS MEDITERRANEE
Le 25 mars 2023, dans la matinée, les garde-côtes libyens ont menacé l'équipage de l'Ocean Viking avec des armes à feu avant d'intercepter environ 80 personnes en détresse dans les eaux internationales.

L'extension du modèle libyen à la Tunisie

En 2023, l'UE a intensifié ses efforts pour étendre à d'autres pays tiers des accords de coopération similaires. En dépit de témoignages généralisés sur les violentes attaques racistes à l'encontre des personnes originaires d'Afrique subsaharienne en Tunisie, et de l'expulsion collective de personnes migrantes hors de ce pays, l'UE a signé en juillet 2023 un accord avec la Tunisie visant à freiner les départs par mer. La région de recherche et de sauvetage tunisienne a été ratifiée le 19 juin 2024 et les interceptions par la marine tunisienne sont montées en flèche ces dernières années.
Des preuves ont démontré que des personnes renvoyées de force en Tunisie après des interceptions en mer faisaient l'objet d'un trafic transfrontalier et étaient remises à des groupes armés libyens. Voici comment des personnes rescapées secourues en mer par l'*Ocean Viking* ont décrit leur interception par les autorités tunisiennes ainsi que la violence et le transfert forcé vers la Libye qui en ont résulté :

> *Une fois dans l'eau, les garde-côtes nous ont arrêté.e.s. […] Ils nous ont emmené.e.s à Sfax, nous ont assis.e.s par terre et ont commencé à nous frapper. Ensuite, nous avons vu arriver de très longs bus. Ils nous ont attaché les mains avec des liens en plastique […]. Ils nous ont transporté.e.s dans ces bus sans sièges ; nous étions assis.e.s par terre, les mains attachées derrière le dos, et ils nous frappaient. Nous avons passé dix heures dans ces bus. Nous avons été torturé.e.s et on nous a dit que "les noir.e.s" ne devraient pas venir en Tunisie. En arrivant dans le désert, nous avons vu des camionnettes libyennes, et les Tunisiens nous ont vendu.e.s à des kidnappeurs. »* [19]
>
> ***Charly (Cameroun) a été secouru par l'Ocean Viking en janvier 2025***

Dans le même temps, les États ont graduellement manipulé le droit maritime international en interprétant leurs obligations de façon restrictive ou fallacieuse. Au cours des dix années de présence opérationnelle continue de SOS MEDITERRANEE en Méditerranée centrale, nous avons assisté au remplacement des opérations de recherche et de sauvetage proactives et coordonnées, par un système totalement inefficace. Les centres de coordination maritime ont adopté un fonctionnement opaque et imprévisible, et la non-assistance délibérée condamne des personnes à se noyer. Cette coordination fragmentée et dysfonctionnelle met des vies en danger et retarde

systématiquement les opérations de sauvetage, en violation du devoir des autorités maritimes de coordonner l'ensemble des moyens d'assistance disponibles.

Dans ce contexte, les regrets exprimés par les gouvernements européens ou par la Commission européenne en réponse à ces pertes de vies humaines massives, évitables et continues, sonnent creux. [20] **Les naufrages à répétition en Méditerranée centrale ne sont pas des accidents, mais le résultat concret et prévisible d'un ensemble de décisions politiques et opérationnelles prises au fil du temps.**

La fin des opérations de recherche et de sauvetage proactives et le retrait des moyens maritimes

La décision des autorités italiennes de mettre fin aux activités de recherche et de sauvetage de l' *opération Mare Nostrum* fin 2014 a marqué un tournant en Méditerranée centrale. *Mare Nostrum* était une opération proactive de grande ampleur qui avait clairement pour mandat de sauver des vies. Elle avait été déployée en octobre 2013 près de la côte libyenne, en réponse aux nombreuses pertes de vies humaines survenues en mer. Face à l'absence de contributions financières durables d'autres États européens, au

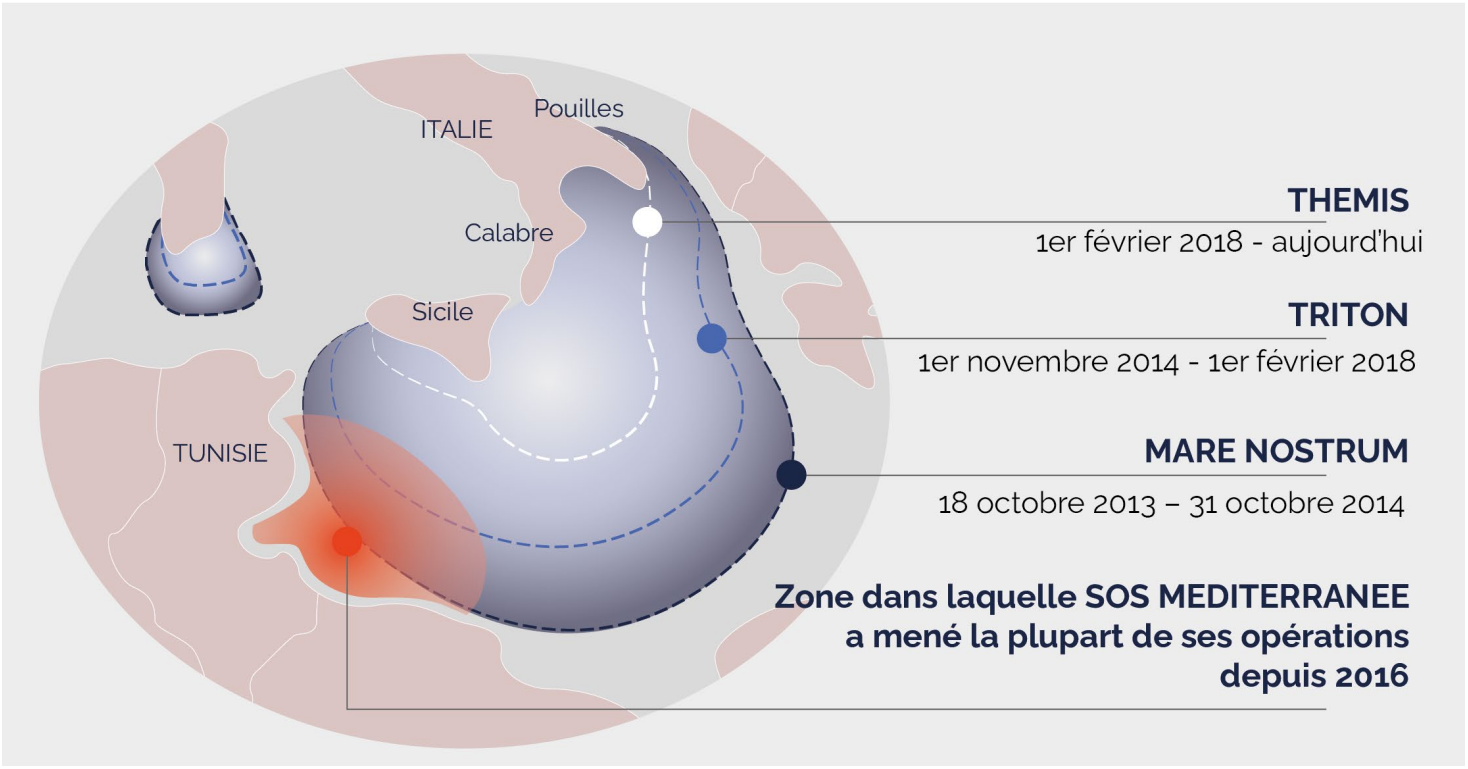


© Charles Thiefaine/ SOS MEDITERRANEE

manque d'accord sur la répartition des personnes secourues et à une opposition nationale croissante, l'Italie a décidé d'arrêter cette opération en octobre 2014. Au cours des quatre premiers mois de 2014, lorsque *Mare Nostrum* fonctionnait encore, 51 personnes ont perdu la vie en tentant la traversée. Durant la même période un an plus tard, après son arrêt, on dénombrait au moins 1 932 décès.[21] Son arrêt a marqué le début d'un désengagement régulier des institutions et des États européens en matière de recherche et de sauvetage en mer.

Figure 4

RETRAIT DE LA CAPACITÉ ÉTATIQUE
DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE EN MER



Bien que l'Europe ait lancé des opérations ultérieures en Méditerranée centrale, aucune d'elles n'a été conçue pour remplacer la capacité de sauvetage de *Mare Nostrum* (voir figure 3). À la place, des opérations coordonnées par Frontex, comme l'*opération Triton* (2014–2018), ont priorisé les objectifs de contrôle des frontières et de lutte contre les passeurs plutôt que les opérations de sauvetage. L'*opération Themis*, lancée en 2018 pour lui succéder, incluait théoriquement des opérations de recherche et de sauvetage dans son mandat. En pratique, elle se concentrait sur la surveillance préventive et l'interception près des côtes

d'Afrique du Nord. Ce choix s'est traduit par une baisse du nombre de sauvetages réalisés par des moyens déployés par l'UE. Leurs zones opérationnelles se sont progressivement réduites et rapprochées des côtes européennes, laissant de vastes portions de la Méditerranée centrale sans capacité de sauvetage adéquate.[22] De la même manière, les missions *EUNAVFOR* Med (l'*opération Sophia* et, plus tard, *l'opération Irini*) ont majoritairement poursuivi des objectifs militaires et de contrôle.

Ce désengagement du sauvetage proactif se reflète également dans le mandat de Frontex. Depuis sa création, et comme l'ont rappelé des règlements successifs (plus récemment, celui de 2019),[23] Frontex n'a pas de mandat de recherche et de sauvetage proactif. Son rôle consiste officiellement à « *soutenir les États membres sur le terrain dans leurs efforts de protection des frontières extérieures* ».[24] À de nombreuses occasions, Frontex a déclaré que la recherche et le sauvetage relevaient toujours de la responsabilité des États côtiers. À mesure que le nombre de personnes décédées ou portées disparues en mer Méditerranée continue d'augmenter, ce mandat restreint se trouve de plus en plus en décalage avec la réalité en Méditerranée centrale.

Une coordination inefficace, source de chaos systémique

Lors des premières années de présence opérationnelle de SOS MEDITERRANEE en Méditerranée centrale, notamment en 2016 et 2017, les moyens civils de recherche et de sauvetage (SAR) étaient traités comme s'ils faisaient partie intégrante du système de sauvetage plus vaste coordonné par les autorités italiennes. Nos équipes l'ont directement constaté lors d'opérations en mer.

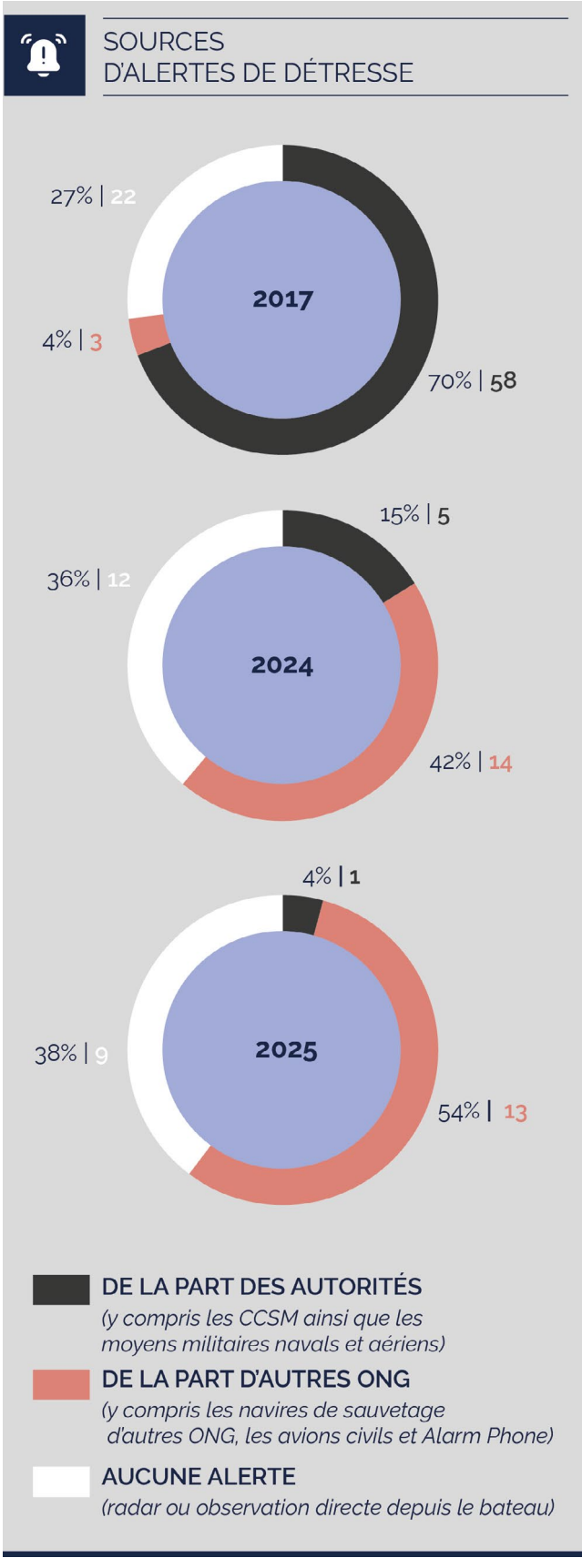

© Laurin Schmid/ SOS MEDITERRANEE

Cette approche était cohérente avec le principe d'intégration des services SAR, tel qu'énoncé dans les *Directives sur le traitement des personnes secourues en mer* de l'Organisation maritime internationale.[25] À l'époque, les garde-côtes italiens parlaient souvent de la « communauté des sauveteurs » pour désigner collectivement les acteurs civils, et le public avait une vision extrêmement positive des ONG SAR.

Cette approche collaborative a radicalement changé en 2017 et 2018, faisant place à une hostilité politique et à une obstruction opérationnelle croissantes (voir chapitre 4 : L'érosion du devoir de sauvetage). Les équipes de SOS MEDITERRANEE ont constaté un brusque revirement des pratiques de coordination. Les autorités italiennes et maltaises se sont mises à traiter les informations de détresse d'une manière toujours plus confidentielle et restrictive, facilitant ainsi les interceptions par les garde-côtes libyens soutenus par l'UE.

Les données opérationnelles des navires de SOS MEDITERRANEE illustrent l'ampleur de ce changement. En 2016 et 2017, plus de la moitié des embarcations assistées par nos équipes avaient été localisées grâce aux alertes relayées par les autorités nationales, notamment les garde-côtes italiens. Ces dernières années, ce rôle s'est effondré : en 2024, seules 15 % des alertes provenaient des autorités, une part réduite à seulement 4 % en 2025, tandis que les alertes provenant de centres de coordination et de sauvetage maritime ont presque entièrement cessé. En 2025, SOS MEDITERRANEE n'a pas

Figure 5



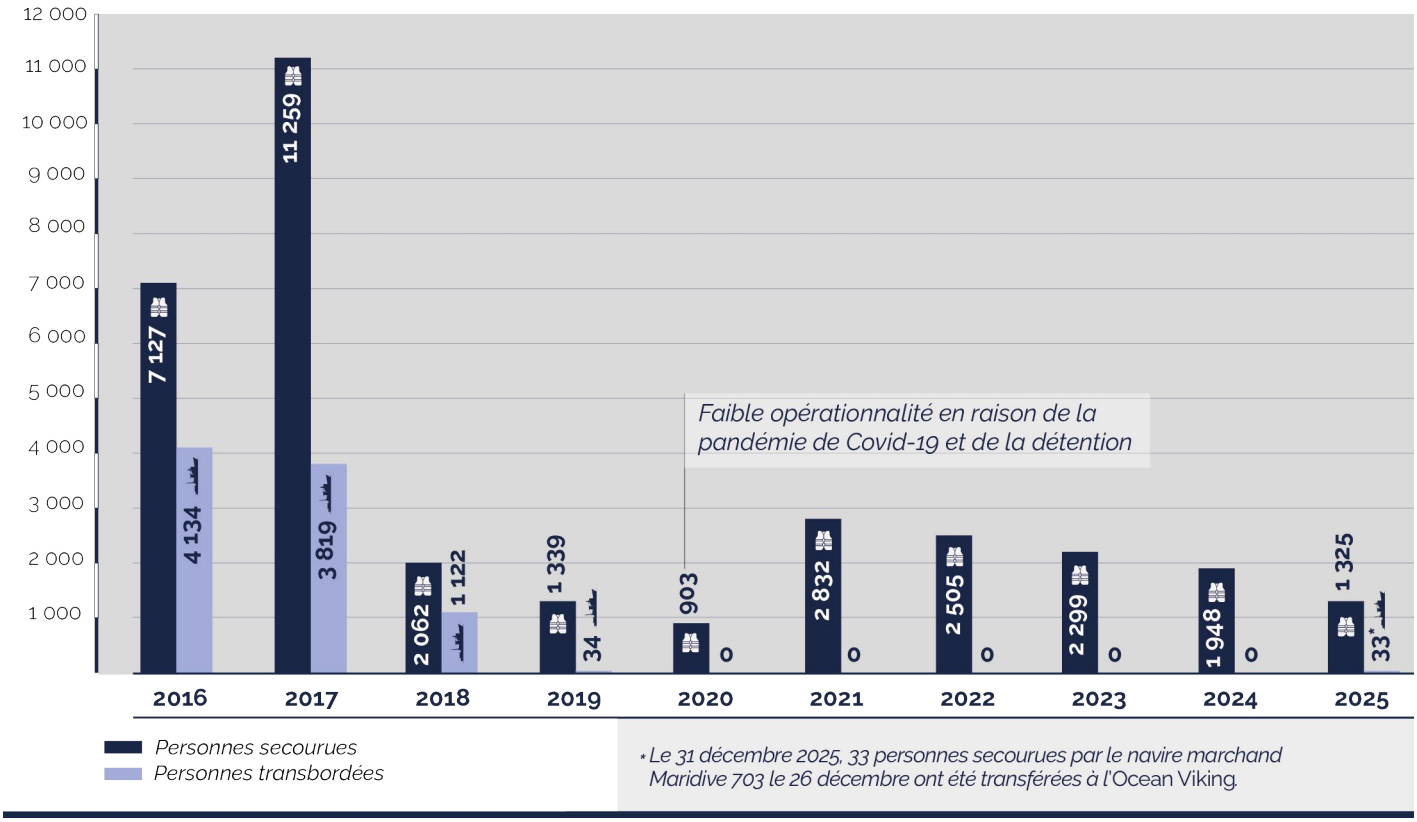
Source : SOS MEDITERRANEE

reçu le moindre cas de détresse de la part des autorités italiennes (voir figure 4). Entre-temps, les initiatives citoyennes, comme Alarm Phone, ou les avions de surveillance civils, sont devenues indispensables. Elles sont à l'origine d'environ la moitié des alertes de détresse reçues par nos équipes en 2025 et informent systématiquement toutes les autorités maritimes concernées.

Le refus délibéré de collaborer avec toutes les ressources disponibles pour prévenir les pertes de vies humaines en mer transparaît également dans la cessation des transbordements impliquant des navires de sauvetage d'ONG. Jusqu'au milieu de l'année 2018, les autorités italiennes coordonnaient régulièrement les transferts de personnes rescapées entre navires. Ces transbordements maximisaient la capacité de sauvetage et réduisaient le nombre de navires nécessaires pour débarquer les personnes rescapées dans un lieu sûr. Ils permettaient ainsi à d'autres navires de sauvetage de demeurer opérationnels en mer.

Figure 6

PERSONNES SECOURUES PAR OU TRANSBORDÉES VERS L'*AQUARIUS* OU L'*OCEAN VIKING*



Source : SOS MEDITERRANEE

Entre 2016 et 2018, plus de 9 000 personnes rescapées ont été transférées aux navires de SOS MEDITERRANEE après leur sauvetage initial par d'autres acteurs. Depuis 2019, cette pratique a quasiment disparu, malgré les milliers de personnes encore secourues chaque année. La suppression de ce mécanisme pragmatique a considérablement diminué l'efficacité globale des efforts de sauvetage en Méditerranée centrale (voir figure 5).

Des manquements flagrants au droit maritime international et aux obligations légales

Le droit maritime international établit clairement, et de longue date, le devoir de porter assistance à toute personne en détresse en mer. Cette obligation impose aux États côtiers non seulement de répondre aux alertes de détresse, mais aussi d'assurer la coordination efficace de l'ensemble des moyens disponibles et le prompt débarquement des personnes secourues dans un lieu sûr.[26] En Méditerranée centrale, cependant, les États ont ignoré ce devoir de façon répétée.

Ces dernières années, les autorités maritimes italiennes, maltaises et libyennes ont manqué, à plusieurs reprises, à leur devoir de secourir des personnes en détresse, car leurs garde-côtes n'avaient pas la volonté ou la capacité de coordonner efficacement les navires pour mener à bien des opérations de recherche et de sauvetage. **Des demandes d'assistance aux personnes en détresse en mer ont été ignorées, prises en compte après un long délai ou refusées. Des personnes naufragées ou en péril sont ainsi demeurées en mer pendant des heures ou même des jours, sans assistance.**[27]



© Flavio Gasperini / SOS MEDITERRANEE

Les retards pour envoyer des moyens de sauvetage ont entraîné de terribles naufrages, comme celui qui s'est produit au large des côtes italiennes le 25 février 2023, lorsqu'une embarcation a chaviré près de Cutro, coûtant la vie à au moins 94 personnes. Les autorités n'ont pas déployé de moyens de sauvetage à temps, alors même qu'elles disposaient d'informations antérieures au sujet de ce bateau. Des poursuites pénales ont depuis été engagées contre des membres des forces de l'ordre italiennes (la Guardia di Finanza et la Guardia Costiera) accusés de naufrage involontaire et d'homicide involontaire multiple, pour de présumés refus et retards de sauvetage.[28]

Au fil des années, les équipes de SOS MEDITERRANEE ont constaté directement les conséquences fatales des retards et refus d'assistance aux cas de détresse signalés. Un exemple particulièrement meurtrier s'est produit en avril 2021, lorsque l'*Ocean Viking* a navigué de nuit, par un temps qui se détériorait, pour atteindre un cas de détresse à plus de dix heures de navigation. Deux navires marchands se sont également mobilisés. Le 21 avril 2021 après-midi, l'équipage a localisé une embarcation pneumatique dégonflée au milieu de dizaines de corps sans vie. Alors que les autorités connaissaient la position de l'embarcation et qu'un autre cas de détresse à proximité avait fait l'objet d'un sauvetage la veille, aucune assistance n'est jamais parvenue jusqu'aux 130 personnes (au moins) qui ont perdu la vie.[29]

Les refus de respecter le devoir de sauvetage ont également placé les navires marchands dans des positions morales et juridiques intenables. Bien que le droit international impose aux capitaines de navire d'assister les personnes en détresse, les États côtiers ont progressivement refusé de fournir des



© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE
17 janvier 2026 – Prise de vue par drone du transfert des 44 personnes survivantes recueillies par le navire marchand MV SIDER sur l'Ocean Viking. Secourues le 15 janvier 2026, ces personnes ont été transférées par RHIB depuis la poupe du navire.

instructions claires ou d'assigner rapidement un lieu sûr après un sauvetage. Le cas du pétrolier Maersk Etienne est devenu un symbole du mépris des États pour leurs obligations envers les capitaines qui assistent des personnes en détresse. Après avoir secouru 27 personnes en mer le 5 août 2020, ce navire est resté dans l'incertitude pendant 38 jours avec des personnes rescapées à son bord, sans se voir assigner de lieu sûr pour leur débarquement.[30]

Échec fatal de la coordination des opérations de sauvetage : le cas du *MV Bobic*

Aux premières heures du samedi 24 mai 2025, le réseau civil Alarm Phone a alerté les autorités maritimes de la présence de deux embarcations en détresse dans la région de recherche et de sauvetage libyenne. Les deux esquifs en bois, surchargés, avaient quitté Sabratha deux nuits plus tôt et transportaient chacun plus de 100 personnes en besoin urgent d'assistance.

Seul l'un de ces deux cas de détresse a déclenché une réponse coordonnée. Les garde-côtes italiens ont secouru cette première embarcation et débarqué 128 personnes sur l'île de Lampedusa le dimanche 25 mai. Pour la seconde embarcation, cependant, aucun dispositif de recherche et de sauvetage n'a été mis en route, en dépit d'alertes répétées et de la détérioration des conditions météorologiques. Tous les éléments d'une situation de détresse urgente étaient pourtant réunis.

Plus tard ce jour-là, le *MV Bobic* a découvert la seconde embarcation après une alerte d'Alarm Phone. Ce navire marchand était dépourvu d'équipement adapté aux opérations de sauvetage de masse. En dépit de demandes de renforts répétées, il n'a reçu aucune directive ni bénéficié d'aucune coordination de la part des autorités maritimes italiennes, maltaises ou libyennes. En l'absence de toute intervention dirigée par les États, le capitaine a tout de même tenté un sauvetage. Lors de cette opération, plusieurs personnes sont tombées à la mer. Une personne a disparu et l'équipage a ramené 35 personnes à bord du *MV Bobic* avant de perdre le contact avec celles demeurées sur l'embarcation en détresse. Pendant près de 36 heures, le capitaine a tenté à plusieurs reprises d'obtenir des instructions ou de se coordonner avec les autorités maritimes. En vain. Aucun plan de sauvetage effectif n'a été mis en place.

Malgré les avertissements explicites du capitaine et de l'État du pavillon quant à l'illégalité d'un débarquement en Libye, qui constituerait une violation du droit international, les 35 personnes rescapées y ont finalement été débarquées et envoyées en détention sous une chaîne de commandement confuse. Tout au long de la nuit, Alarm Phone et SOS MEDITERRANEE ont assisté l'équipage du MV Bobic à distance et ont poursuivi leurs efforts pour localiser les personnes encore en détresse. Le contact a été rétabli le jour suivant avec 79 personnes. Le navire marchand *MV Eco One* en a secouru 26, et l'*Ocean Viking* a achevé le sauvetage des 53 personnes restantes.[31]

Des navires commerciaux ont également rapporté des instructions données par des États côtiers qui contredisaient directement le droit maritime international. Dans certains cas, les navires marchands à proximité d'embarcations en détresse ont reçu pour instruction de ne rien faire au lieu d'amorcer un sauvetage.[32] Dans d'autres cas, les autorités ont ordonné à des navires de débarquer les personnes rescapées dans des ports non sûrs (y compris en Libye)[33] ou de ne porter aucune assistance.[34]

Ce manque de soutien et de directives claires de la part des États côtiers, combiné à l'absence d'instructions aux capitaines pour le débarquement prompt et licite des personnes rescapées, a transformé le devoir de sauvetage en risque incalculable pour les navires marchands. Ces pratiques se poursuivent, en dépit d'un arrêt explicite de la Cour d'appel de Naples (confirmé plus tard par la Cour suprême de cassation) qui a reconnu le capitaine de l'Asso 28, navire d'approvisionnement battant pavillon italien, coupable de « débarquement arbitraire et abandon de personnes » pour avoir renvoyé en Libye 101 personnes secourues dans les eaux internationales.[35]

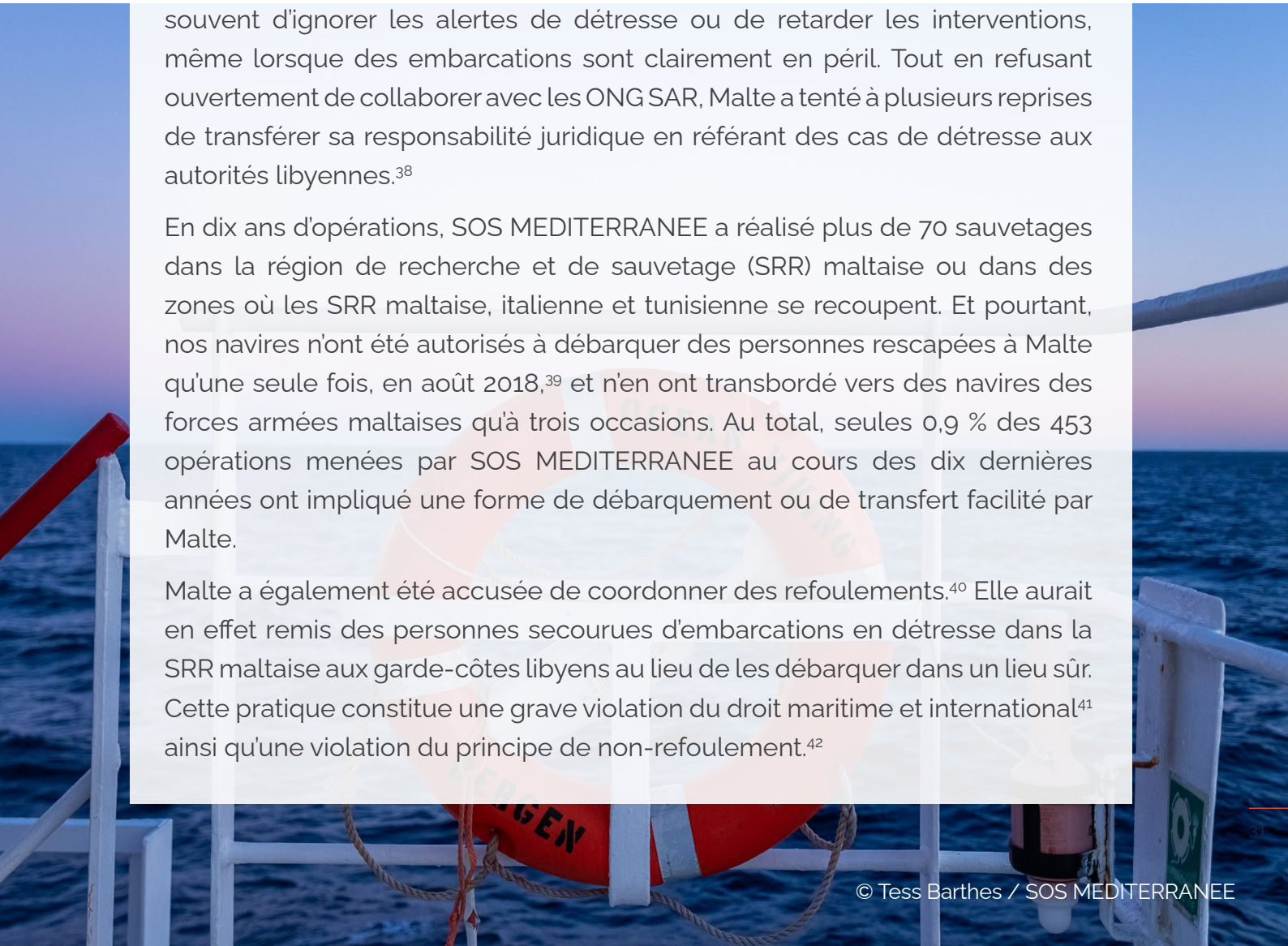
Des preuves documentées et substantielles montrent également que, ces dernières années, des hommes, des femmes et des enfants sont resté.e.s à la dérive en Méditerranée centrale alors que des avions de surveillance appartenant ou affiliés à Frontex suivaient leur position. Au lieu d'alerter les acteurs de sauvetage à proximité, ces avions ont transmis les coordonnées des personnes en détresse aux garde-côtes libyens, donnant ainsi lieu fréquemment à des interceptions et des renvois en Libye.[36]

Depuis 2018, le service de surveillance aérienne polyvalente (MAS) de Frontex a institutionnalisé ce modèle. D'après le rapport annuel 2022 du forum consultatif de Frontex, et comme l'a confirmé l'agence elle-même, « *dans environ 50 % des cas, les observations effectuées par Frontex ont déclenché des opérations de recherche et de sauvetage ou des interceptions par des garde-côtes libyens de personnes migrantes ou réfugiées dans les eaux internationales, ce qui a conduit à leur débarquement en Libye* ».[37] Des organisations de défense des droits humains ont signalé à plusieurs reprises que le remplacement de navires européens par des moyens aériens déployés par Frontex semble viser à contourner les obligations légales de l'UE envers les personnes en détresse en mer.

Malte s'est, elle aussi, systématiquement dégagée de ses responsabilités de recherche et de sauvetage (SAR). Restant notoirement passif, le Centre de coordination des secours maltais évite souvent de diffuser des relais Mayday formels ou des messages de coordination SAR. Il minimise ainsi son implication formelle et sa responsabilité dans les opérations de sauvetage. Il lui arrive souvent d'ignorer les alertes de détresse ou de retarder les interventions, même lorsque des embarcations sont clairement en péril. Tout en refusant ouvertement de collaborer avec les ONG SAR, Malte a tenté à plusieurs reprises de transférer sa responsabilité juridique en référant des cas de détresse aux autorités libyennes.[38]

En dix ans d'opérations, SOS MEDITERRANEE a réalisé plus de 70 sauvetages dans la région de recherche et de sauvetage (SRR) maltaise ou dans des zones où les SRR maltaise, italienne et tunisienne se recoupent. Et pourtant, nos navires n'ont été autorisés à débarquer des personnes rescapées à Malte qu'une seule fois, en août 2018,[39] et n'en ont transbordé vers des navires des forces armées maltaises qu'à trois occasions. Au total, seules 0,9 % des 453 opérations menées par SOS MEDITERRANEE au cours des dix dernières années ont impliqué une forme de débarquement ou de transfert facilité par Malte.

Malte a également été accusée de coordonner des refoulements.[40] Elle aurait en effet remis des personnes secourues d'embarcations en détresse dans la SRR maltaise aux garde-côtes libyens au lieu de les débarquer dans un lieu sûr. Cette pratique constitue une grave violation du droit maritime et international[41] ainsi qu'une violation du principe de non-refoulement.[42]



© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE

3.

LA LIBYE :
Aucun port sûr ni aucune coordination efficace



Une fois que vous êtes en Libye, il n'y a pas d'autre moyen pour en sortir que de passer par la mer. Nous avons beaucoup souffert en Libye. Mourir en mer est mieux que de mourir de faim. Le passeur nous a retenus pendant 34 jours. Nous avons vu la mort à cet endroit. Il a pris nos passeports et ne nous les a jamais rendus. Quand nous sommes arrivés sur place, nous ne voulions plus traverser. Nous voulions retourner en Syrie, mais nous n'avions pas le choix. Nous avons été forcés de monter sur le bateau de la mort. »[43]

Sanad (Syrie) a été secouru par l'Ocean Viking en juillet 2021

© Hanna Wallace / SOS MEDITERRANEE

Le droit maritime international est sans équivoque : un sauvetage n'est considéré comme achevé que lorsque les personnes rescapées ont été débarquées dans un lieu sûr. Or la délégation des responsabilités de sauvetage à la Libye engendre un débarquement dans un pays qui ne peut pas être considéré comme un lieu sûr en vertu de la législation internationale sur les droits humains et les réfugié.e.s ainsi que du droit de la mer.

Plusieurs organismes des Nations unies, dont le Haut-Commissariat des Nations unies aux droits de l'homme, l'Organisation internationale pour les migrations et le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), ont en effet affirmé à plusieurs reprises et sans équivoque que la Libye ne peut pas être considérée comme un lieu sûr. [44] Le HCR a explicitement déclaré que, du fait de la violence permanente, de la détention arbitraire et des violations généralisées des droits humains, « *la Libye ne remplit pas les critères lui permettant d'être qualifiée de lieu de débarquement sûr après un sauvetage en mer* ». [45] Dans ce contexte, les prétendues opérations « de recherche et de sauvetage » menées par les garde-côtes libyens dans leur région de recherche et de sauvetage attitrée sont en pratique des interceptions et des retours forcés, et donc des violations du principe de non-refoulement.[46]

En outre, des enquêtes de l'ONU ont permis de déterminer que les garde-côtes libyens avaient commis des abus à l'encontre de personnes originaires de Libye ou en situation de migration, et collaboré avec des réseaux de passeurs et de trafiquants d'êtres humains.[47] Les personnes interceptées en mer par les garde-côtes libyens sont régulièrement renvoyées dans des centres de détention officiels ou clandestins, où elles sont exposées à la détention arbitraire, à la torture, à l'extorsion et à la violence sexuelle. Les enquêtes ont révélé des preuves crédibles de la coopération d'unités de garde-côtes libyens avec des acteurs associés à des milices et impliqués dans le trafic et l'exploitation d'êtres humains.[48]



J'étais sur une embarcation pneumatique avec des femmes, des hommes et des enfants, environ 80 personnes au total. Nous avons vu l'Ocean Viking venir vers nous pour nous secourir, mais les garde-côtes libyens sont arrivés et ont commencé à tirer [le 25 mars 2023]. L'Ocean Viking s'est alors éloigné. Les garde-côtes libyens nous ont fait monter sur leur navire et nous ont tous battus. J'ai été jeté dans une prison de Tripoli appelée Ain Zara, où je suis resté pendant des semaines avant de pouvoir sortir. Ma famille a dû payer 1200 dollars pour ma libération. En prison, j'ai été torturé et battu. Il y a des milliers de personnes enfermées là-bas : Ain Zara comporte cinq unités différentes. [...] Après cinq tentatives pour fuir la Libye, l'Ocean Viking m'a finalement secouru. »[49]

John (Érythrée, 17 ans) a été secouru par l'Ocean Viking en janvier 2025

À de nombreuses reprises, le Centre conjoint de coordination des secours libyen (JRCC) n'a pas su démontrer sa « capacité à recevoir des alertes de détresse, p. ex. de la part des centres de contrôle maritime ou des stations terriennes côtières » ni sa « disponibilité 24 heures sur 24 », exigées par le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)[50] de l'Organisation maritime internationale. Il refuse fréquemment de répondre aux appels des navires d'ONG SAR avant, pendant et après des opérations de sauvetage en mer. Le JRCC échoue également à assurer la présence de « personnes disposant d'une maîtrise opérationnelle de la langue anglaise ». Dans plusieurs cas documentés, le personnel de ce JRCC a explicitement informé les équipes de SOS MEDITERRANEE qu'il était incapable de communiquer en anglais et qu'il ne parlait que l'arabe.

Plus généralement, le JRCC montre une capacité extrêmement limitée à gérer sa vaste région de recherche et de sauvetage (SRR). Souvent non joignable, il refuse fréquemment d'amorcer ou de coordonner des opérations de sauvetage. Il émet ou diffuse rarement les alertes de détresse comme l'exige pourtant le droit maritime international. De plus, il donne fréquemment des instructions qui contredisent les obligations maritimes reconnues, aussi bien aux navires exploités par des ONG qu'aux navires commerciaux. Dans plusieurs cas documentés, des unités de garde-côtes libyens ont ordonné à des navires d'ONG qui opéraient dans les eaux internationales, y compris celui de SOS MEDITERRANEE, de « continuer vers le nord » ou de quitter la zone, alors même qu'ils participaient activement à des opérations de recherche en réponse à des appels de détresse.[51]

En dépit du renfort apporté par l'Union européenne et l'Italie (soutien logistique, équipement et formation technique), ainsi que par le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés et d'autres agences (formation aux droits humains et à la protection), de graves préoccupations subsistent quant à la conduite des garde-côtes libyens lors des opérations de recherche et de sauvetage. **SOS MEDITERRANEE et d'autres ONG SAR ont documenté plusieurs incidents graves au cours desquels leur attitude a directement mis des vies en danger.** C'est ainsi que, entre janvier 2016 et septembre 2025, elles ont enregistré au moins 59 incidents violents impliquant les autorités libyennes (voir figure 7). Ce nombre révèle un schéma de comportement durablement incompatible avec les responsabilités d'une autorité SAR, telles que prévues par le droit maritime international.[52]

Ces incidents ont comporté, selon les cas, des tirs à balles réelles, de la violence physique, des menaces, des injures racistes, mais aussi la montée périlleuse à bord d'esquifs surchargés, des collisions avec des navires en détresse et des manœuvres à grande vitesse qui ont provoqué des vagues dangereuses. De telles actions sèment régulièrement la panique parmi des personnes dont la vie est déjà menacée, augmentant sensiblement le risque de blessures ou de décès.

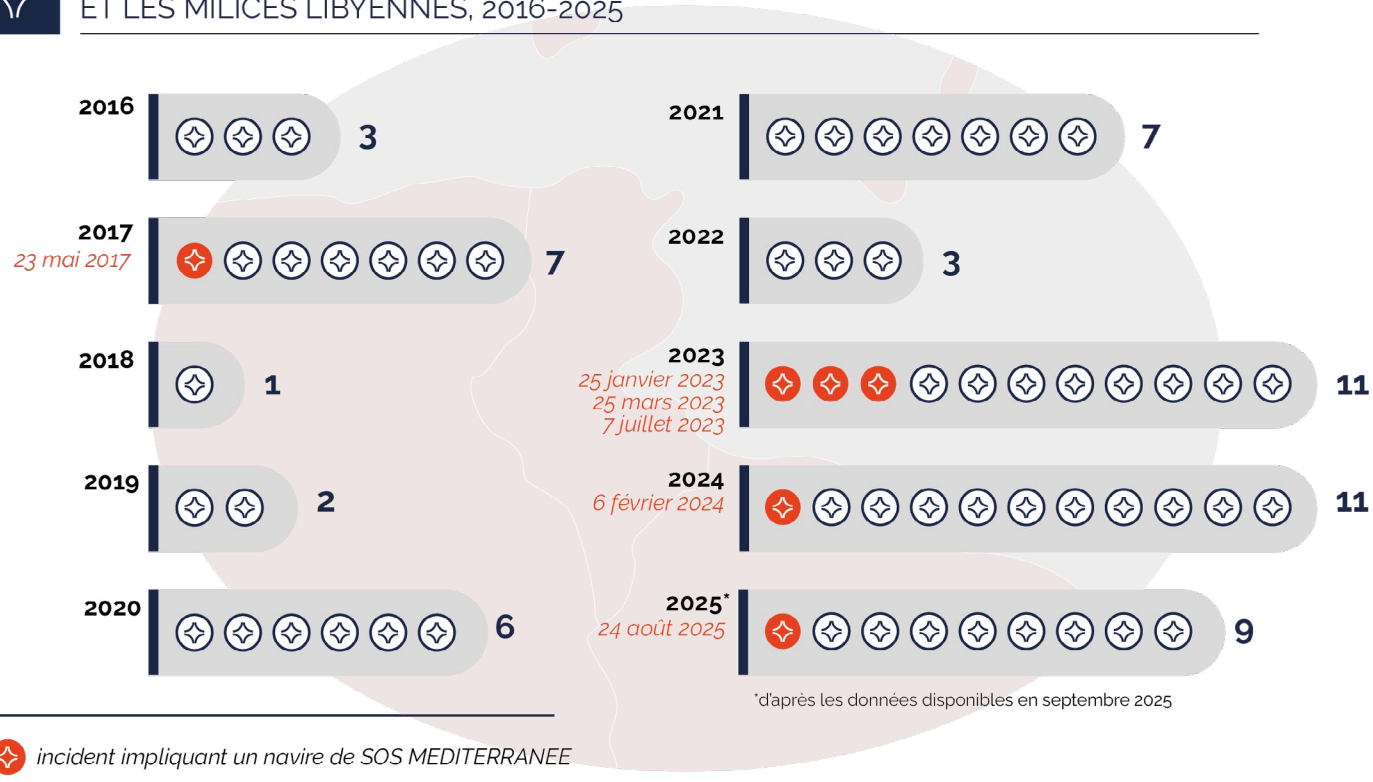
Les garde-côtes libyens se sont également livrés à plusieurs reprises à des actions hostiles envers les navires humanitaires de sauvetage. Ils ont notamment ouvert le feu à leur proximité ou dans leur direction, ordonné à des ONG SAR de rester à l'écart d'embarcations en détresse lors d'interceptions, de

ne pas leur porter assistance, et formulé des menaces à l'encontre de navires qui seraient « pris pour cible » s'ils refusaient de « rejoindre le port de Tripoli » ou de quitter la SRR libyenne. Une telle conduite a également été documentée dans les eaux internationales, y compris à l'encontre de l'*Ocean Viking*.

De telles actions, non seulement mettent des vies en danger, mais violent les principes fondamentaux du droit maritime international, dont la liberté de navigation. Elles montrent que la violence et l'intimidation sont désormais fortement ancrées dans la conduite des autorités libyennes en mer.

Figure 7

INCIDENTS VIOLENTS IMPLIQUANT LES GARDE-CÔTES LIBYENS ET LES MILICES LIBYENNES, 2016-2025



Source : Sea-Watch

Des incidents violents impliquant les navires de sauvetage de SOS MEDITERRANEE et les unités des garde-côtes libyens

Ces dix dernières années, lors d'opérations de sauvetage en Méditerranée centrale, les navires de SOS MEDITERRANEE ont été exposés à plusieurs reprises à l'intervention violente et dangereuse d'unités de garde-côtes libyens. Dès mai 2017, alors que notre navire, l'*Aquarius*, assistait de multiples embarcations en détresse, un patrouilleur des garde-côtes libyens s'est approché à grande vitesse et a tiré des balles en l'air et dans l'eau. Des garde-côtes sont montés dans l'une des embarcations en détresse en menaçant de leurs armes les personnes à bord et ont confisqué leurs effets personnels. Ils ont semé une telle panique que plus de 60 personnes ont sauté à la mer. La distribution préalable de gilets de sauvetage a évité que l'incident ne provoque la moindre perte de vie humaine. Toutefois, plusieurs personnes ont été interceptées par les garde-côtes et renvoyées de force en Libye.

Des façons similaires d'interférer se sont reproduites au cours des années suivantes. En janvier 2023, une unité de garde-côtes libyens a perturbé un sauvetage en cours en empêchant un canot de l'*Ocean Viking* de retourner au navire, retardant ainsi le transfert à bord de personnes en détresse. En mars et juillet 2023, des patrouilleurs libyens se sont approchés à plusieurs reprises de l'*Ocean Viking* de façon menaçante. Ils ont ignoré les communications radio, brandi des armes à feu et tiré des balles à proximité des équipes de sauvetage et des personnes rescapées. Nous avons dû cesser le sauvetage alors qu'il restait des personnes dans l'eau. Des douzaines de personnes ont de ce fait été interceptées et renvoyées en Libye. En février 2024, l'*Ocean Viking* a de nouveau été contraint de cesser un sauvetage après avoir reçu des ordres agressifs de la part d'un navire des garde-côtes libyens.

Enfin, un incident particulièrement grave s'est produit le 24 août 2025. Un patrouilleur libyen a, à plusieurs reprises, tiré à balles réelles sur l'*Ocean Viking* lors d'une opération de recherche et de sauvetage dans les eaux internationales, endommageant la passerelle et mettant hors service du matériel crucial de communication et de sauvetage.[53] Au moment de l'attaque, 87 personnes secourues se trouvaient à bord, aux côtés de notre équipe. Le patrouilleur impliqué avait été fourni par l'Italie en 2023 par le biais d'un programme de gestion des frontières financé par l'UE.

Ces incidents répétés illustrent un schéma persistant d'intimidation et de violence qui met directement en danger des équipes humanitaires et des personnes en détresse, sapant gravement la capacité des ONG SAR à sauver des vies en mer.



4.

L'ÉROSION DU DEVOIR DE SAUVETAGE : Criminalisation et obstruction administrative des opérations de recherche et de sauvetage menées par les ONG

Le protocole d'accord conclu entre l'Italie et la Libye en 2017 a eu pour effet d'externaliser les responsabilités de recherche et de sauvetage vers un pays tiers. Il avait pour objectif explicite d'empêcher les personnes de chercher protection et sécurité en Europe. Depuis sa signature, l'environnement opérationnel des ONG SAR en Méditerranée centrale a changé du tout au tout. **Presque du jour au lendemain, l'image de ces ONG s'est métamorphosée dans le discours public et politique, passant de celle d'« anges » qui sauvent des vies en mer à celle de « complices des passeurs »**. Les acteurs politiques, les médias et les institutions publiques les ont accusées à tort de collaborer avec les passeurs, de mettre des vies en danger et d'opérer en dehors des cadres juridiques internationaux.[54]

Dans le sillage de ce débat public plus vaste, l'Italie a créé trois commissions parlementaires pour examiner le rôle des ONG internationales qui participent à des activités SAR en Méditerranée centrale. Dès mars 2017, la Commission Défense du Sénat italien a lancé une enquête et a conclu à l'unanimité qu'il n'existait aucune preuve de liens entre les ONG et les trafiquants d'êtres humains. La Commission a néanmoins appelé à un contrôle plus étroit des

© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE

activités des ONG et recommandé au gouvernement italien de prendre des mesures pour réguler leurs opérations.[55]

Après la remise du rapport de cette Commission du Sénat, le ministère de l'Intérieur italien a élaboré un "Code de conduite" destiné aux ONG. Bien que ce code ne repose sur aucune base juridique, son respect a été présenté comme un prérequis pour considérer qu'une ONG fait partie intégrante du « système de sauvetage ». Ce Code n'a jamais été réellement appliqué en pratique, mais a servi de puissant outil de communication. Il a entretenu l'impression que de nouvelles règles spécifiques étaient nécessaires pour réguler les ONG SAR, et suggéré implicitement que les acteurs civils opéraient hors des cadres juridiques existants.[56]

À partir de la mi 2016, plusieurs bureaux de procureurs siciliens ont ouvert des enquêtes criminelles ciblant des acteurs civils qui avaient participé à des opérations de recherche et de sauvetage maritimes. Ils les accusaient d'aide à l'immigration irrégulière, avec, dans certains cas, la charge aggravante d'association de malfaiteurs. Les procédures les plus importantes ont été engagées par le bureau du procureur de Trapani contre l'ONG allemande Jugend Rettet, exploitante du navire de sauvetage Iuventa. En août 2017, elle était accusée d'aide à l'immigration irrégulière par le biais de ses activités SAR. Les autorités ont allégué des contacts inappropriés entre des membres de l'équipage et des passeurs, ainsi que des pratiques de transfert illicites lors d'opérations de sauvetage. Ces procédures impliquaient également *Médecins Sans Frontières, Save the Children* et l'affréteur *Vroon*.

Si plusieurs enquêtes ont été rejetées à un stade très précoce, l'affaire de Trapani s'est poursuivie pendant des années. Elle s'est finalement conclue le



© Flavio Gasperini / SOS MEDITERRANEE

19 avril 2024, après presque sept ans de procédures judiciaires. Le juge des audiences préliminaires a prononcé l'acquittement de l'ensemble des accusé.e.s, reconnaissant que la conduite incriminée ne constituait pas une infraction pénale et qu'il n'existait aucune preuve de collaboration avec un réseau de trafic d'êtres humains.[57]

Jusqu'à présent, toutes les poursuites pénales contre des ONG SAR se sont conclues sans qu'aucun acte répréhensible ne soit établi. Ces procédures judiciaires ont toutefois joué un rôle significatif dans la campagne de criminalisation qui cible ces ONG. Elles ont considérablement affecté de nombreuses organisations, en matière de perception par le public comme de pression sur leurs finances.

Bien que des journalistes, des chercheurs, chercheuses et des membres de la société civile aient démenti ces faux narratifs à plusieurs reprises et de façon minutieuse, cette désinformation a continué de circuler largement.[58] Ce climat a créé un terrain fertile pour la prolifération de mesures administratives et législatives ciblant les ONG SAR. Il a ainsi contribué au rétrécissement progressif de l'espace humanitaire en mer, avec l'acquiescement tacite d'acteurs de tous bords politiques et, par moments, du grand public.

Tandis qu'à terre, les organisations de la société civile sont devenues les cibles de campagnes diffamatoires, en mer, la coopération constructive qui caractérisait autrefois les relations entre les ONG SAR et les autorités maritimes, et notamment les garde-côtes italiens, a connu une fin abrupte (voir chapitre 2 : Une négligence délibérée). Parallèlement, ces ONG se sont heurtées à une série d'obstacles



© Flavio Gasperini / SOS MEDITERRANEE
Après 11 heures de contrôle du navire par l'État du port, à Porto Empedocle, l'Ocean Viking a été immobilisé par les autorités italiennes pendant cinq mois à compter de juillet 2020. Cette détention a été levée le 21 décembre 2020.

administratifs ad hoc auxquels les autres navires n'étaient pas confrontés, pas même les navires commerciaux qui avaient eux aussi réalisé des sauvetages en mer. Un exemple notable en est l'augmentation de la fréquence des Contrôles par l'État du port (CIP) https://www.imo.org/fr/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx et la réinterprétation des normes réglementaires existantes, dont l'application cible exclusivement les navires d'ONG SAR.

Les Contrôles par l'État du port constituent une mesure de sécurité maritime bien établie dont la fréquence dépend du profil de risque d'un navire. Mais, depuis le printemps 2020, les navires d'ONG SAR font l'objet de telles inspections dans les ports italiens à une fréquence inhabituelle. Ces inspections se caractérisent par un contrôle extrêmement rigoriste et donnent lieu à des détentions fondées sur des allégations d'« irrégularités » techniques et opérationnelles.

Ces détentions reposent sur une interprétation discriminatoire et disproportionnée des règles en matière de sécurité de la navigation. Plusieurs des allégations de déficiences invoquées pour les justifier semblent fondées sur des motifs politiques. Elles s'appuient sur des interprétations déformées du droit maritime et, en pratique, il est impossible de remédier à ces prétendus manquements. Ainsi, malgré leur légitimité théorique, les Contrôles par l'État du port (CIP) ont été instrumentalisés pour cibler de manière sélective les navires d'ONG.

154 jours perdus : les détentions de l'*Ocean Viking* après des contrôles par l'État du port

Entre 2020 et 2023, l'*Ocean Viking* a fait l'objet de trois détentions résultant des Contrôles par l'État du port. Le navire est ainsi resté immobilisé pendant 154 jours cumulés. En juillet 2020, il a été détenu dans le port de Porto Empedocle, en Sicile, après une inspection par les garde-côtes italiens qui avait duré 11 heures. Bien que les inspections précédentes aient établi la conformité du navire avec toutes les normes de sécurité en vigueur, une réinterprétation punitive des règles a contraint SOS MEDITERRANEE à entreprendre des modifications coûteuses. Le navire est demeuré à l'arrêt pendant cinq mois, jusqu'à ce que sa détention soit levée le 21 décembre 2020.

En juillet 2023, l'*Ocean Viking* a fait l'objet d'une nouvelle détention, cette fois dans le port de Civitavecchia, après une inspection qui avait, là encore, duré 11 heures. Cette détention était fondée sur des allégations d'irrégularités relatives à l'équipage et à la certification du navire. SOS MEDITERRANEE, avec l'État du pavillon et la société de classification du navire, a démontré que le navire était bien doté en personnel, certifié et équipé conformément à toutes les règles en vigueur. La détention a été levée après dix jours, sans aucun ordre de changement substantiel.[59]

Dans ce contexte, les décisions rendues en 2022 par la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires Sea-Watch (C-14/21 et C-15/21) ont apporté une clarification importante. La Cour a jugé que, si les États membres peuvent détenir des navires en vertu d'une inspection lorsqu'il existe un risque clair pour la sûreté, la santé ou l'environnement, de telles mesures doivent être fondées sur des preuves objectives et spécifiques plutôt que sur des préoccupations générales ou abstraites. Ces décisions ont rappelé que les procédures d'inspection doivent respecter le droit international et le droit de l'UE, et constituer une mesure de protection importante contre les détentions de navires civils SAR, arbitraires ou fondées sur des motifs politiques.[60]

La pression politique subie par les ONG SAR s'est également exercée par le biais de mesures prises par l'État du pavillon. En août 2018, Gibraltar a retiré son pavillon au navire de sauvetage de SOS MEDITERRANEE, l'*Aquarius*, qui a, plus tard, repris ses opérations sous pavillon panaméen. En septembre de la même année, les autorités panaméennes ont cependant avisé l'équipage de l'*Aquarius* que le navire serait retiré du registre national, déclarant que les autorités italiennes avaient exhorté l'autorité maritime du Panama (la PMA) à prendre « des mesures immédiates » contre l'*Aquarius*. Comme l'expliquait la PMA dans son message, « *malheureusement, il faut que [l'Aquarius] soit exclu de notre registre, car maintenir ce pavillon impliquerait de sérieuses difficultés politiques pour le gouvernement panaméen et pour la flotte panaméenne qui travaille dans les ports européens* ».[61] Le navire a donc été contraint de demeurer amarré à Marseille et n'a pas pu retourner dans la zone de recherche et de sauvetage.

Parallèlement, les ONG SAR ont rencontré des obstacles chroniques et évolutifs au débarquement rapide et sûr des personnes secourues en mer. Depuis mi 2018, les autorités italiennes ont adopté une approche restrictive du

débarquement de personnes rescapées par les navires de sauvetage d'ONG. Bien qu'aucune législation formelle n'ait été introduite initialement, ce changement a eu un impact immédiat sur les activités des ONG. L'autorisation de débarquement ne leur parvenait plus dans la foulée d'une opération de sauvetage. L'approbation d'entrée dans un lieu sûr faisait souvent l'objet de retards ou de refus.

Le premier cas de fermeture des ports maltais et italiens ayant entraîné ce que l'on désigne aujourd'hui comme un « blocage » en mer remonte à 2018. Le 9 juin 2018, nos équipes à bord de l'*Aquarius* ont secouru 230 personnes rescapées de deux embarcations en détresse, et accepté le transfert de 400 personnes rescapées supplémentaires depuis des navires de la marine et des garde-côtes italiens, conformément aux instructions du centre de coordination et de sauvetage maritime italien. Avec au total 630 personnes rescapées à son bord, l'*Aquarius* s'est d'abord vu assigner un lieu sûr en Sicile. Mais cet ordre a ensuite été annulé, laissant le navire sans port de débarquement autorisé. L'Espagne a finalement proposé le port éloigné de Valence, où les personnes rescapées ont débarqué après un voyage prolongé ayant nécessité plusieurs ravitaillements en nourriture et en eau par des navires italiens et maltais (marine et garde-côtes).

Entre 2018 et 2019, ces blocages en mer se sont systématisés. Après l'envoi d'une demande d'autorisation de débarquer, les personnes secourues par des ONG SAR ont dû attendre environ neuf jours avant que leurs navires ne soient autorisés à s'amarrer. Dans les cas extrêmes, leur attente a dépassé 20 jours.[62] Bien que les temps d'attente se soient raccourcis depuis fin 2019, les retards sont restés longtemps systématiques, car les autorités compétentes continuaient de reporter le débarquement au lieu de l'accorder immédiatement. **Au total, les blocages en mer dans l'attente de la désignation d'un lieu sûr ont fait perdre 150 jours opérationnels à l'*Ocean Viking*.**[63]

Le dernier exemple frappant de ces pratiques de blocage, qui ont infligé des souffrances inutiles aux personnes rescapées à de nombreuses reprises, date d'octobre 2022. Le gouvernement italien nouvellement élu avait alors refusé que l'*Ocean Viking* débarque



© Hara Kaminara / SOS MEDITERRANEE

les personnes secourues. Le navire a finalement navigué jusqu'à Toulon, où les personnes rescapées ont enfin rejoint la terre ferme. Certaines avaient passé 20 jours à bord.

Les efforts pour restreindre l'assistance humanitaire en mer se sont davantage intensifiés en 2023 avec l'adoption en Italie d'une nouvelle législation et de règles d'application qui visent explicitement les opérations SAR menées par les ONG.[64] En vertu de ce cadre juridique, les navires de sauvetage sont tenus de rejoindre immédiatement le port assigné après un sauvetage, ce qui les oblige dans certains cas à ignorer des alertes de détresse supplémentaires. Cette exigence a considérablement réduit le temps que les ONG peuvent passer à patrouiller activement dans les eaux internationales. **Depuis le début de l'année 2023, les autorités italiennes ont imposé 36 détentions administratives à des navires d'ONG en vertu de ces règles. Au total, ces navires sont restés immobilisés, et donc incapables de sauver des vies, pendant plus de 800 jours.**

Parmi les principaux motifs invoqués pour justifier la détention de navires de sauvetage humanitaires, il convient de citer l'allégation de non-respect des instructions données par les garde-côtes libyens. Des ONG ont été accusées de mettre en danger les personnes rescapées en refusant de suivre ces instructions, notamment dans deux ordres de détention émis à l'encontre de l'*Ocean Viking* en novembre 2023 et février 2024. Ces allégations pénalisent concrètement des acteurs humanitaires pour n'avoir pas collaboré avec un acteur dont la conduite a activement mis des vies en danger en mer, dont l'incapacité à coordonner des opérations de sauvetage dans la zone placée sous sa responsabilité a été démontrée à plusieurs reprises, et dont l'implication dans de graves violations de droits humains est bien documentée (voir chapitre 3 : La Libye : aucun port sûr ni aucune coordination efficace).

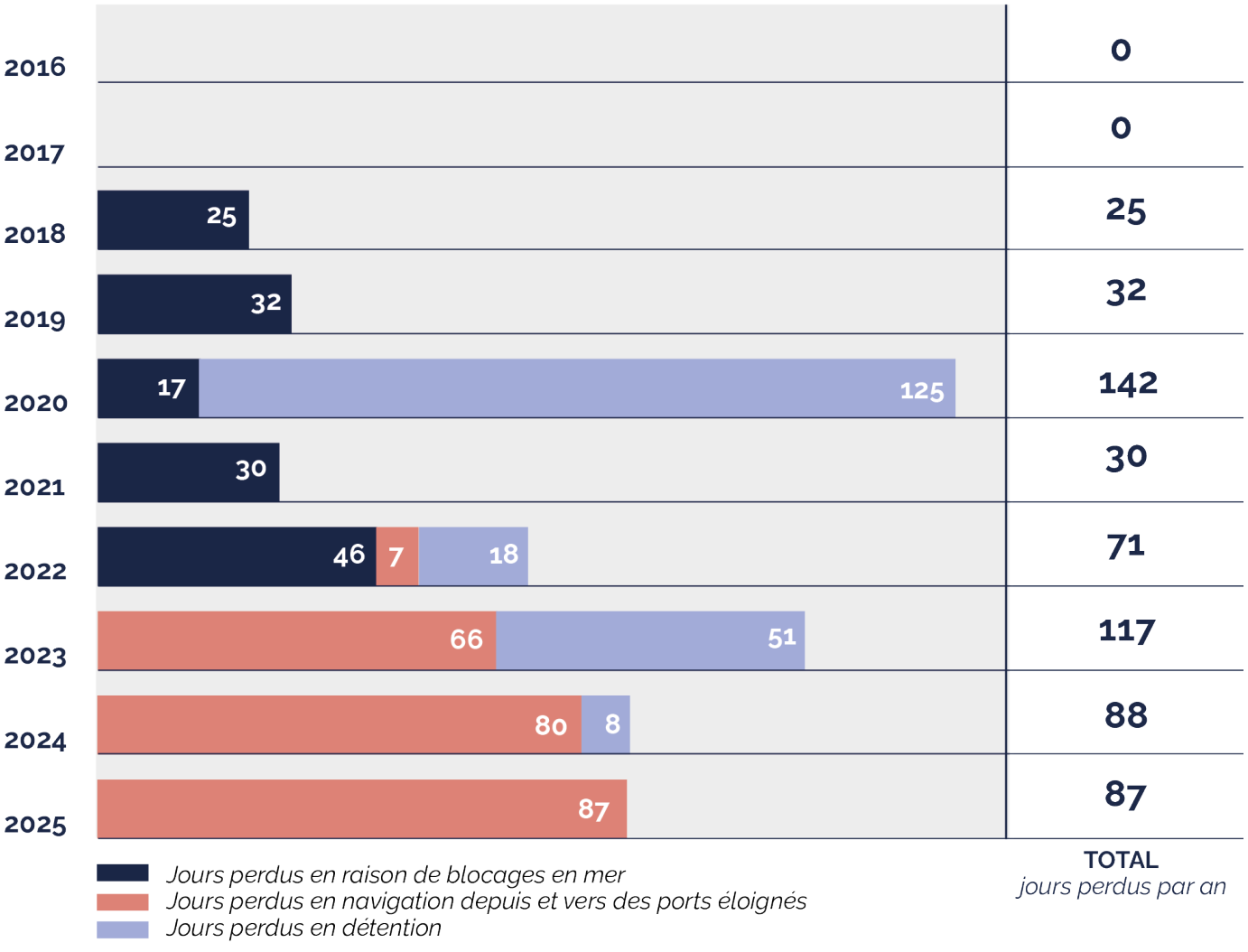
En outre, plusieurs ordres de détention ont été émis à l'encontre de navires d'ONG qui avaient mené à bien de multiples sauvetages, au motif qu'ils ne s'étaient pas « rendus sans délai au lieu sûr assigné », comme cela est arrivé à l'*Ocean Viking* en décembre 2023. L'ordre donné aux ONG SAR de rejoindre immédiatement le port alors que d'autres personnes se trouvent encore en détresse en mer contredit l'obligation qu'ont les capitaines de porter assistance à toutes les personnes en détresse, telle qu'énoncée dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. En pratique, cette règle risque d'aboutir à une interdiction de fait de procéder à plusieurs sauvetages.

Dans le même temps, depuis fin 2022, les autorités ont institutionnalisé l'attribution systématique de ports de débarquement éloignés aux navires d'ONG SAR. Cette pratique fait subir aux personnes rescapées des jours en mer supplémentaires tout en retardant leur accès aux soins médicaux et à l'assistance humanitaire. De plus, elle réduit encore davantage la présence opérationnelle de navires d'ONG dans des zones où les besoins en secours demeurent importants. Entre décembre 2022 et décembre 2025, l'*Ocean Viking* a passé au total 239 jours à naviguer depuis ou vers des ports éloignés, des jours qu'il aurait, autrement, consacrés à sauver des vies en mer.

Cette pratique contraste avec l'obligation des États côtiers, dictée par le droit maritime international, de minimiser la déviation des navires qui assistent des personnes en détresse et de s'assurer que le débarquement des personnes rescapées a lieu « dès que raisonnablement possible ».[65]

Figure 8

JOURS OPÉRATIONNELS PERDUS PAR LES NAVIRES DE SOS MEDITERRANEE À CAUSE DE LA CRIMINALISATION ET DE L'OBSTRUCTION ADMINISTRATIVE



Source : SOS MEDITERRANEE

Note : les « jours perdus » désignent les jours pendant lesquels les navires de SOS MEDITERRANEE n'étaient pas en mesure de mener des opérations de recherche et de sauvetage en raison de détentions administratives, de blocages en mer prolongés en attente de débarquement, ou de navigation vers et depuis des ports éloignés assignés par les autorités. Les blocages correspondent au nombre de jours écoulés entre la soumission de la première demande de lieu sûr à l'autorité la mieux placée pour apporter son assistance et la date d'attribution formelle d'un lieu sûr.

Au total, les politiques et pratiques documentées par SOS MEDITERRANEE au cours des dix dernières années convergent vers un résultat commun : limiter la présence d'acteurs indépendants en Méditerranée centrale. Leur effet cumulatif a vidé la mer de ressources essentielles pour sauver des vies, tout en écartant des témoins cruciaux des violations généralisées du droit international qui se produisent dans cette zone. SOS MEDITERRANEE a perdu 591 jours opérationnels du fait de ces mesures, soit un an et sept mois pendant lesquels ses navires de sauvetage auraient pu sauver des vies (voir figure 8).

Alors que le système de sauvetage nécessite urgemment d'être renforcé, les gouvernements italiens continuent de faire obstruction aux acteurs humanitaires qui opèrent dans cette portion de mer périlleuse. L'Union européenne, quant à elle, détourne le regard. Il en résulte un affaiblissement systématique des efforts pour sauver des vies et pour témoigner du coût humain des politiques migratoires fondées sur l'intimidation.





© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE
Après quatre jours de navigation supplémentaires, 71 personnes secourues par l'Ocean Viking le 29 janvier 2024 ont débarqué dans le port éloigné de Livourne, assignation qui a retardé leur arrivée en lieu sûr.



CONCLUSION ET DEMANDES PRINCIPALES

Dix ans d'opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale ne laissent aucune place à l'ambiguïté. La perte de vies humaines qui se poursuit en mer n'a rien d'une tragique fatalité. Elle résulte de choix politiques délibérés qui ont démantelé la recherche et le sauvetage dirigés par les États, remplacé l'assistance par la dissuasion et l'endiguement, et transféré la responsabilité à des acteurs qui n'ont pas la capacité ni la volonté de faire respecter les obligations internationales.

Ces choix ont engendré un espace maritime dans lequel on détecte la détresse sans y répondre, on ne priorise pas le sauvetage alors même qu'il est possible, et on considère les pertes de vies humaines en mer comme une conséquence acceptable des décisions politiques. Le droit maritime international est clair : les États ont le devoir, fondé sur le droit à la vie, de porter assistance, de coordonner le sauvetage et d'assurer le prompt débarquement dans un lieu sûr.

Il existe des moyens de faire respecter ces obligations, et le refus de les mettre en œuvre a un coût humain bien documenté. Les États côtiers européens et les institutions de l'UE doivent urgemment revenir sur leur désengagement en matière de sauvetage et mettre fin à la coopération avec des pays tiers non sûrs. Ils doivent restaurer un système de recherche et de sauvetage coordonné et fondé sur le Droit, qui place en son centre la vie humaine et la dignité.

SOS MEDITERRANEE appelle les institutions de l'UE et les États membres à :

1. Rétablir des opérations de recherche et de sauvetage proactives, dirigées par les États en Méditerranée centrale

Les États membres de l'UE et les États côtiers européens (notamment l'Italie et Malte) doivent s'acquitter de l'obligation qui leur incombe, conformément au droit maritime international, d'assister les personnes en détresse en mer et de leur assurer un sauvetage et un débarquement en lieu sûr prompts et dignes, indépendamment de la nationalité ou du statut migratoire des personnes concernées.

Ils doivent urgemment restaurer en Méditerranée centrale un mécanisme de recherche et de sauvetage dédié, proactif et dirigé par les États, avec un mandat clair, d'assistance humanitaire et de protection. Ce mécanisme devrait assurer une présence continue en mer, une réponse rapide aux alertes de détresse, ainsi qu'une coordination transparente et responsable de la part des autorités maritimes, dans le strict respect de la législation internationale sur les droits humains et du droit de la mer.

2. Mettre fin à la délégation des responsabilités en matière de sauvetage à des pays tiers non sûrs

L'UE et ses États membres doivent cesser tout soutien financier, logistique et politique apporté aux garde-côtes libyens et au Centre conjoint de coordination des secours libyen, compte tenu de leurs antécédents documentés de violence et de conduite illégale. L'Organisation maritime internationale et ses États membres devraient urgemment réévaluer la reconnaissance de la région de recherche et de sauvetage libyenne.

Les autorités européennes doivent rappeler publiquement que la Libye ne répond pas aux critères qui permettraient de la qualifier de lieu sûr. Elles doivent s'assurer qu'aucune coordination de sauvetage ni aucun transfert ne donne lieu au renvoi de personnes vers la Libye ou d'autres pays non sûrs.

Les accords de coopération et les projets de gestion des frontières financés par l'UE en Libye et en Tunisie doivent faire l'objet d'évaluations indépendantes quant au respect des droits humains et doivent être interrompus lorsqu'ils aboutissent à des interceptions en mer, à des retours forcés ou à des expulsions collectives.

3. Protéger l'espace humanitaire en mer et mettre fin à l'obstruction aux opérations de recherche et de sauvetage menées par les ONG

L'UE et ses États membres doivent mettre fin à la criminalisation, à l'obstruction administrative et au harcèlement des organisations civiles de recherche et de sauvetage. Le gouvernement italien devrait abroger les lois et les mesures administratives qui restreignent les opérations de sauvetage menées par les ONG, qu'il s'agisse des ordres de retour immédiat au port, des détentions arbitraires de navires ou de l'attribution systématique de ports éloignés.

Les États devraient faciliter la coordination entre leurs moyens de sauvetage et ceux des ONG. Ils devraient reconnaître les acteurs civils SAR comme des partenaires humanitaires légitimes dont les activités contribuent au respect (et non à l'affaiblissement) de l'obligation légale qui incombe aux États de sauver des vies en mer.

4. Faire preuve de transparence et de responsabilité au sujet des refus de sauvetage et des violations en mer

L'UE et ses États membres doivent rendre publics les accords, les données opérationnelles et les communications qui se rapportent à la coordination des opérations SAR, aux interceptions et aux retours forcés. Il convient d'instaurer un mécanisme de surveillance indépendant pour superviser les opérations de recherche et de sauvetage et pour évaluer le respect des conventions internationales sur les droits humains, les réfugié.e.s et le droit de la mer.

Tous les cas de non-assistance, de sauvetage retardé, d'interception illicite, de violence ou d'obstruction à l'assistance humanitaire par des acteurs étatiques ou non étatiques doivent faire l'objet d'enquêtes et de poursuites, en vertu du droit international et national.

AUTRICES :

Bianca Benvenuti

Marta Sánchez Dionis

Julia Schaefermeyer

(Département du plaidoyer international,

SOS MEDITERRANEE)

Ce rapport s'appuie sur des données opérationnelles et des témoignages recueillis par les équipes de SOS MEDITERRANEE au cours des dix dernières années. Les autrices leur adressent leurs sincères remerciements pour leur dévouement et pour leur documentation attentive sans lesquels cette publication n'aurait pu voir le jour.

© SOS MEDITERRANEE 2026

Traductrice : Gwendoline Clavé

Mise en page, design et visualisation des données : Roberta Aita

Photo de couverture : © Florian Placheur / AFP — Tous droits réservés. L'image de couverture est reproduite avec une autorisation d'utilisation incessible et limitée uniquement à la présente publication. Elle ne saurait être réutilisée, et notamment téléchargée, extraite, copiée, reproduite, diffusée ou transmise, en tout ou partie. Toute utilisation non autorisée par des médias ou par des tiers est interdite.

NOTES DE FIN

1 Amnesty International (2017) A perfect storm: *The failure of European policies in the central Mediterranean.* Disponible à l'adresse suivante : https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/6655/2017/en/ -

2 Les noms des personnes rescapées ont été modifiés de manière à préserver leur identité. Retrouvez le témoignage de Mary dans la publication suivante : SOS MEDITERRANEE (2025) Soigner l'humanité qui nous rassemble : Enjeux sanitaires et soin des personnes rescapées à bord de l'*Ocean Viking*. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/wp-content/uploads/2025/02/DOSSIER_-MEDICAL_2024_FR.pdf

3 Haut-Commissaire des Nations unies pour les réfugiés, Organisation internationale pour les migrations et Mixed Migration Centre (2024) ' *On this journey, no one cares if you live or die: Abuse, protection and justice along routes between East and West Africa and Africa's Mediterranean Coast* '. Disponible à l'adresse suivante : (Vol. 2) https://www.unhcr.org/media/journey-no-one-cares-if-you-live-or-die-abuse-protection-and-justice-along-routes-between-0

4 Médecins Sans Frontières (2025) « Migrants face extreme violence and exclusion from healthcare in Libya », 12 février. Disponible à l'adresse suivante : https://www.msf.org/libya-migrants-face-extreme-violence-and-exclusion-healthcare (consultée le 22 janvier 2026)

5 Retrouvez le témoignage de Mouna en intégralité dans la publication suivante : Human Rights at Sea et SOS MEDITERRANEE (2022) *À la recherche d'un lieu sûr : la mer comme seule option*. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/wp-content/uploads/2022/04/HRAS_In-Search-of-Safe-Haven_Publication_DEC21_SP.pdf

6 Retrouvez le témoignage d' Amir en intégralité à l'adresse suivante : https://www.sosmediterranee.org/testimony/the-whole-inside-of-my-body-hurts/

7 Retrouvez le témoignage de Menes en intégralité à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/temoignage/menes/

8 Frontex (2025) *Serious Incident Repor*t (rapport n° 13681/2024). Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes. Disponible à l'adresse suivante : https://prd.frontex.europa.eu/document/serious-incident-report/

9 Calculs effectués par nos soins à partir des données recueillies par le projet *From Sea to Prisons*, voir : From Sea to Prisons (n.d.) Data. Disponible à l'adresse suivante : https://fromseatoprison.info/1-data/ ; Arci Porco Rosso (n.d.) Senza frontiere. Disponible à l'adresse suivante : https://arciporcorosso.it/senza-frontiere/ ; et Borderline Europe (2024) « The criminalisation of so-called "smugglers" in 2024 ». Disponible à l'adresse suivante : https://www.borderline-europe.de/unsere-arbeit/die-kriminalisierung-der-sogenannten-%C2%B4schlepper%C2%B4-im-jahr-2024?l=en (consultée le 26 janvier 2026)

10 Patanè, F., Bolhuis, M.P., van Wijk, J. et Kreiensiek, H. (2020) « Asylum-seekers prosecuted for human smuggling: A case study of scafisti in Italy », Refugee Survey Quarterly, 39(2), pp. 123–152. Disponible à l'adresse suivante : https://doi.org/10.1093/rsq/hdaa008

11 L'avis de la CJUE était sollicité en lien avec l'affaire Kinsa (anciennement Kinshasa, C-460/23) qui concernait une ressortissante congolaise et les membres de sa famille. O.B. était arrivée à l'aéroport de Bologne en août 2019 accompagnée de sa fille de 8 ans et de sa nièce de 13 ans. La famille avait utilisé de faux passeports pour se rendre en Italie et y présenter une demande de protection internationale. À son arrivée, O.B. a été arrêtée et séparée des deux enfants. Elle a fait face à des accusations d'aide à l'entrée irrégulière pour lesquelles elle encourait jusqu'à cinq ans d'emprisonnement. Pour en savoir plus, voir https://kinsa-case.eu/

12 Retrouvez le témoignage de Mubarak en intégralité à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/temoignage/mubarak/

13 Union européenne (n.d.) *Support to Integrated Border and Migration Management in Libya — First phase*. Fonds fiduciaire d'urgence pour l'Afrique. Disponible à l'adresse suivante : https://trust-fund-for-africa.europa.eu/our-programmes/support-integrated-border-and-migration-management-libya-first-phase_en (consultée le 22 janvier 2026)

14 Les Verts/ALE (2023) *Au-delà des frontières, au-delà des barrières : Analyse critique du soutien financier de l'UE au contrôle des frontières en Tunisie et en Libye*. Disponible à l'adresse suivante : https://extranet.greens-efa.eu/public/media/file/1/8619

15 Soit 59 millions d'euros au titre du Fonds fiduciaire d'urgence de l'UE pour l'Afrique et 12 millions d'euros au titre de l'Instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale. Voir Les Verts/ALE (2023) *Au-delà des frontières, au-delà des barrières : Analyse critique du soutien financier de l'UE au contrôle des frontières en Tunisie et en Libye*. Disponible à l'adresse suivante : https://extranet.greens-efa.eu/public/media/file/1/8619

16 ActionAid (n.d.) *The Big Wall: platform for monitoring external migration spending*. Disponible à l'adresse suivante : https://www.thebigwall.org/

17 Données sur les interceptions recueillies par l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) Libye.

18 Ces chiffres ont été calculés à partir : (1) de données sur les arrivées recueillies par la Displacement Tracking Matrix de l'OIM ; (2) de données sur les interceptions recueillies par l'OIM Libye ; et (3) de données sur les pertes de vies humaines recueillies par le Projet Migrants Disparus de l'OIM. Ces données sont à jour au 22 janvier 2026.

19 Retrouvez le témoignage de Charly en intégralité à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/focus/racisme-et-trafics-detres-humains-entre-la-libye-et-la-tunisie/

20 Johansson, Y. (2021) « *Je suis profondément attristée par l'incident tragique qui s'est produit hier soir au large des côtes libyennes. L'an dernier, plus de 2200 personnes sont mortes en Méditerranée. Chaque mort est une tragédie. Sauver des vies est une obligation internationale. Mais nous devons aussi arrêter les passeurs criminels qui profitent de l'espoir des gens*. » [publication sur X]. 26 avril. Disponible à l'adresse suivante : https://x.com/YlvaJohansson/status/1385650905241071626 (consultée le 22 janvier 2026)

21 Organisation internationale pour les migrations (n.d.) *Projet Migrants Disparus* [ensemble de données]. Disponible à l'adresse suivante : https://missingmigrants.iom.int/fr (consultée le 22 janvier 2026)

22 Shakeri, F. et Human Rights at Sea (2021) *Searched for but not rescued: Human rights at sea policy brief*. Disponible à l'adresse suivante : https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2022-03/2021_HRAS_SAR_PolicyBrief_REPORT_DEC%2021_SP_V2_0.pdf ; Laux, M. (2021) *The evolution of the EU's naval operations in the Central Mediterranean: A gradual shift away from search and rescue*. Fondation Heinrich-Böll. Disponible à l'adresse suivante : https://us.boell.org/en/2021/04/16/evolution-eus-naval-operations-central-mediterranean-gradual-shift-away-search-and?utm

23 Parlement européen et Conseil (2019) *Règlement (UE) 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes. Journal officiel de l'Union européenne, L 295/1*. Disponible à l'adresse suivante : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX:32019R1896

24 Frontex (n.d.) *Tasks & Mission*. Disponible à l'adresse suivante : https://www.frontex.europa.eu/about-frontex/who-we-are/tasks-mission/ (consultée le 22 janvier 2026)

25 Organisation maritime internationale (2004) *Résolution MSC. 167(78) : Adoption de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes*, 1979. Disponible à l'adresse suivante : https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/MediaCentre/HotTopics/Documents/Pages%20from%20MSC%2078-26-Add.2%20-%20FR.pdf

26 Voir SOS MEDITERRANEE (n.d.), « Legal framework ». Disponible à l'adresse suivante : https://www.sosmediterranee.org/legal-framework

27 Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe (2021) *Un appel de détresse pour les droits de l'homme : Des migrants de moins en moins protégés en Méditerranée*. Disponible à l'adresse suivante : https://rm.coe.int/un-appel-de-detresse-pour-les-droits-de-l-homme-des-migrants-de-moins-/1680a1dca5

28 Al-Monitor (2025) « Italian officials to face trial over deadly Cutro migrant shipwreck », 21 juillet. Disponible à l'adresse suivante : https://www.al-monitor.com/originals/2025/07/italian-officials-face-trial-over-deadly-cutro-migrant-shipwreck

29 Pour en savoir plus, voir SOS MEDITERRANEE (2021) « L'*Ocean Viking* témoin des conséquences d'un naufrage meurtrier au large de la Libye », 22 avril. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/communiques-et-declarations/declaration-2021-04-22/ ; et « 120 morts… ou 130 ? », 23 avril. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/sauvetages/120-morts-ou-130/

30 Porter, J. (2020) « Maersk Etienne ordeal will not compromise migrant rescues », Lloyd's List, 12 septembre. Disponible à l'adresse suivante : https://www.lloydslist.com/LL1133880/Maersk-Etienne-ordeal-will-not-compromise-migrant-rescues

31 SOS MEDITERRANEE (2025) *Échec fatal de la coordination des opérations de sauvetage en Méditerranée centrale*. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/echec-fatal-de-la-coordination-des-operations-de-sauvetage-en-mediterranee-centrale/

32 Sea-Watch (2025) *Quarterly Factsheet: October—December 2024*. Disponible à l'adresse suivante : https://sea-watch.org/wp-content/uploads/2025/04/Sea-Watch-Quarterly-Factsheet-October-December-2024-1.pdf

33 SOS MEDITERRANEE (2025) *Échec fatal de la coordination des opérations de sauvetage en Méditerranée centrale*. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/echec-fatal-de-la-coordination-des-operations-de-sauvetage-en-mediterranee-centrale/

34 Times of Malta (2024) « Malta urges merchant ships to ignore distress call at sea, Sea Eye claims », 22 octobre. Disponible à l'adresse suivante : https://timesofmalta.com/article/malta-urges-merchant-ships-ignore-distress-call-sea-sea-eye-claims.1002553

35 Infomigrants (2021) « Ship captain sentenced to prison for returning migrants to Libya », 15 octobre. Disponible à l'adresse suivante : https://www.infomigrants.net/en/post/35764/ship-captain-sentenced-to-prison-for-returning-migrants-to-libya

36 Human Rights Watch (2022) 'EU, Frontex complicit in abuse in Libya', 12 December. Available at: https://www.hrw.org/news/2022/12/12/eu-frontex-complicit-abuse-libya; see also https://sea-watch.org/frontex_crimes/

37 Frontex (2024) *Eleventh Consultative Forum Annual Report 2023*. Available at: https://www.frontex.europa.eu/assets/Partners/Consultative_Forum_files/Eleventh_Consultative_Forum_Annual_Report_2023.pdf

38 Demarco, J. et Zammit, S. (2025) « Logged pushbacks to Libya from Malta's SAR zone triple since 2020, over 5,000 people forced back », *Amphora Media*, 8 juin. Disponible à l'adresse suivante : https://www.amphora.media/2025/06/logged-pushbacks-to-libya-from-maltas-sar-zone-triple-since-2020-over-5000-people-forced-back

39 World Maritime News (2018) « *Aquarius* gets permission to disembark migrants in Malta », 15 août. Disponible à l'adresse suivante : https://worldmaritimenews.com/archives/258918/aquarius-gets-permission-to-disembark-migrants-in-malta/

40 En avril 2020, un chalutier battant pavillon maltais, le *Dar Al Salam 1*, guidé par un hélicoptère maltais, a intercepté une embarcation qui transportait plus de 50 personnes dans la région de recherche et de sauvetage maltaise et les a renvoyées en Libye selon les instructions des autorités maltaises. Une enquête ultérieure a confirmé qu'un haut fonctionnaire du gouvernement avait négocié un accord secret entre Malte et la Libye. En vertu de cet accord, les forces armées maltaises collaboraient avec les garde-côtes libyens pour faciliter l'interception et le renvoi en Libye des personnes en détresse localisées dans les eaux internationales.

41 La convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes de 1979 (Convention SAR) exige que les États parties « s'assurent qu'une assistance est fournie à toute personne en détresse en mer [...] sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle ci a été trouvée » (Chapitre 2.1.10). Voir Organisation maritime internationale (1979) *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes*. Disponible à l'adresse suivante : https://www.refworld.org/legal/agreements/imo/1979/en/45159

42 Le principe de non-refoulement est exprimé le plus clairement à l'Article 33 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés. Il interdit aux États de renvoyer une personne réfugiée « de quelque manière que ce soit », y compris par le biais d'interceptions de diverses sortes à terre ou en mer (que ce soit dans les eaux territoriales des États, dans des zones contiguës ou en haute mer), vers un endroit où elle ferait face ou risquerait de faire face à la persécution (en lien avec un motif prévu par la Convention de 1951) ou à toute autre violation grave de ses droits humains. Cette obligation s'applique où qu'un État exerce sa compétence, y compris lors d'opérations extraterritoriales, comme des activités de recherche et de sauvetage maritimes ou des opérations d'interception au-delà de ses eaux territoriales. Voir Comité International de la Croix-Rouge (2018) « Note sur la migration et le principe de non-refoulement », *Revue Internationale de la Croix-Rouge*, Volume 99 Sélection française 2017/1, pp. 179–181. https://international-review.icrc.org/sites/default/files/reviews-pdf/2021-09/10-MIGRATION%20%26%20NON%20REFOUL EMENT_CICR99-2017-1.pdf

43 Retrouvez le témoignage de Sanad en intégralité à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/temoignage/sanad-et-rezan/

44 Voir Organisation internationale pour les migrations (2020) « IOM calls on the international community for urgent action to find alternatives to disembarkation in Libya », 19 février. Disponible à l'adresse suivante : https://www.iom.int/news/iom-calls-international-community-urgent-action-find-alternatives-disembarkation-libya ; Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (2018) « Les migrants et les réfugiés qui traversent la Libye sont soumis à "d'inimaginables horreurs" — ONU », 20 décembre. Disponible à l'adresse suivante : https://www.ohchr.org/fr/press-releases/2018/12/migrants-and-refugees-crossing-libya-subjected-unimaginable-horrors-un?LangID=E&NewsID=24037 ; et Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (2022) *Nowhere but back: Assisted return, reintegration and the human rights protection of migrants in Libya*. Disponible à l'adresse suivante : https://www.ohchr.org/sites/default/files/2023-01/OHCHR-ES-Assisted-return-reintegration-human-rights-protection-of-migrants-in-Libya-en_0.pdf

45 Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés (2020) *Position du HCR sur la qualification de la Libye en tant que pays tiers sûr et en tant que lieu de débarquement sûr après un sauvetage en mer*. Disponible à l'adresse suivante : https://www.refworld.org/sites/default/files/attachments/6013de794.pdf

46 European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR) (n.d.) « Interceptions of migrants and refugees at sea ». Disponible à l'adresse suivante : https://www.ecchr.eu/en/case/interceptions-of-migrants-and-refugees-at-sea/

47 Conseil des droits de l'homme des Nations Unies, Mission indépendante d'établissement des faits sur la Libye (2023) *Rapport de la Mission indépendante d'établissement des faits sur la Libye* (A/HRC/52/83). Genève : Nations Unies, 20 mars 2023. Disponible à l'adresse suivante : https://digitallibrary.un.org record/4014336?ln=fr&v=pdf

48 Ibid.

49 Retrouvez le témoignage de John en intégralité à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/temoignage/john/

50 Organisation maritime internationale et Organisation de l'aviation civile internationale (1999) *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes* (IAMSAR). Disponible à l'adresse suivante : https://www.imo.org/fr/ourwork/safety/pages/iamsarmanual.aspx

51 Sea-Watch (2025) « *Episodes of violence by the so-called Libyan coastguard and other Libyan militias at sea* ». Disponible à l'adresse suivante : https://sea-watch.org/wp-content/uploads/2025/10/Sea-Watch-Violence-at-sea-2016-September-2025.pdf

52 Ibid.

53 SOS MEDITERRANEE (2025) « Tirs des garde-côtes libyens contre l'*Ocean Viking* : une attaque sans précédent contre des humanitaires et des personnes rescapées », 25 août. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/communiques-et-declarations/tirs-des-garde-cotes-libyens-contre-locean-viking-une-attaque-sans-precedent-contre-des-humanitaires-et-des-personnes-rescapees/

54 Cusumano, E. and Villa, M. (2021) « From "angels" to "vice smugglers": the criminalization of sea rescue NGOs in Italy », E*uropean Journal of Criminal Policy and Research*, 27, pp. 23–40. Disponible à l'adresse suivante : https://link.springer.com/article/10.1007/s10610-020-09464-1

55 Cusumano, E. et Pattison, J. (2018) « The non-governmental provision of search and rescue in the Mediterranean and the abdication of state responsibility », *Cambridge Review of International Affairs*, 31(1), pp. 53–75. Disponible à l'adresse suivante : https://doi.org/10.1080/09557571.2018.1477118

56 Cusumano, E. (2017) « Straightjacketing migrant rescuers? The code of conduct on maritime NGOs », *Mediterranean Politics*, 24(1), pp. 106–114. Disponible à l'adresse suivante : https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13629395.2017.1381400

57 European Center for Constitutional and Human Rights (2024) « Acquittal for Iuventa sea rescuers ». Disponible à l'adresse suivante : https://www.ecchr.eu/en/case/sea-rescuers-under-attack-iuventa-crew-criminalized-by-italian-government/

58 Voir Cusumano, E. et Villa, M. (2019) « Sea Rescue NGOs: a pull factor of irregular migration? » *Policy Briefs*, 2019/22. Migration Policy Centre. Disponible à l'adresse suivante : https://hdl.handle.net/1814/65024 ; Rodríguez Sánchez, A., Wucherpfennig, J., Rischke, R. et al. (2023) « Search-and-rescue in the Central Mediterranean Route does not induce migration: Predictive modeling to answer causal queries in migration research », *Scientific Reports*, 13, Article 11014. Disponible à l'adresse suivante : https://www.nature.com/articles/s41598-023-38119-4.

59 SOS MEDITERRANEE (2023) « L'*Ocean Viking* est libéré après 10 jours d'une détention qui pose question », 21 juillet. Disponible à l'adresse suivante : https://sosmediterranee.fr/communiques-et-declarations/ocean-viking-libere-detention-pose-question/

60 Nic Shuibhne, N. (2022) « Sea-Watch cases before the EU Court of Justice: An analysis of international law of the sea », EU Immigration and Asylum Law and Policy, 12 décembre. Disponible à l'adresse suivante : https://eumigrationlawblog.eu/sea-watch-cases-before-the-eu-court-of-justice-an-analysis-of-international-law-of-the-sea/

61 MSF (2018) « Le Panama révoque le pavillon de l'*Aquarius* sous la pression du gouvernement italien », 23 septembre. Disponible à l'adresse suivante : https://www.msf.fr/communiques-presse/le-panama-revoque-le-pavillon-de-l-aquarius-sous-la-pression-du-gouvernement-italien

62 Cusumano, E. and Villa, M. (2021) « From "angels" to "vice smugglers": the criminalization of sea rescue NGOs in Italy », *European Journal of Criminal Policy and Research*, 27, pp. 23–40. Disponible à l'adresse suivante : https://link.springer.com/article/10.1007/s10610-020-09464-1

63 Les jours perdus en raison de blocages correspondent au nombre de jours écoulés entre la soumission de la première demande de lieu sûr à l'autorité la mieux placée pour apporter son assistance et la date d'attribution formelle d'un lieu sûr.

64 Le « décret Piantedosi » (décret-loi n° 1/2023, converti en loi n° 15/2023) et le décret ultérieur sur les flux (décret-loi n° 145/2024).

65 Voir chapitre 3.1.9, Organisation maritime internationale (1979) Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes. Disponible à l'adresse suivante : https://www.imo.org/fr/about/conventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-(sar).aspx


10 ANS
SOS
MEDITERRANEE
TOUJOURS
LÀ !