

## **La stratégie d'épuisement des ONG humanitaires en Méditerranée procède d'une faillite morale de l'Union européenne.**

**Pierre Micheletti**, médecin, administrateur de SOS Méditerranée, membre de la Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme (CNCDH).

**Fred Kleinberg**, artiste-peintre.

**Sébastien Guisset**, réalisateur.

Le 2 août 2025 l'Ocean Viking, navire affrété par SOS Méditerranée réalise un sauvetage au large des côtes libyennes. Trente-sept personnes sont alors recueillies à bord. Toutes sont originaires du Soudan qui traverse à nouveau un regain de violence, génératrice d'une crise alimentaire dramatique pour sa population.

Le navire se voit alors désigner le port de Ravenne à 1600 km du lieu du sauvetage, pour débarquer les rescapés.

Il repart aussitôt après le débarquement pour revenir vers la Libye et la Tunisie. Il reprend sa veille sur les Zones de Recherche et de Sauvetage (Search And Rescue (SAR dans son acronyme usuel en anglais)) de ces deux pays. Il s'agit des espaces que le droit maritime international définit comme les zones de responsabilités des états côtiers en matière de surveillance, d'activation et de coordination des secours. Libye et Tunisie sont en la matière particulièrement défailants, si ce n'est auteurs réguliers d'interventions violentes et illégales à l'égard des personnes qui tentent la traversée. Ces zones SAR excèdent largement la bande côtière des eaux territoriales pour diviser la Méditerranée en une mosaïque qui structure l'espace maritime de sauvetage dévolu à l'ensemble des pays riverains du bassin.

A peine de retour sur la zone de surveillance, l'Ocean Viking réalise en pleine nuit le sauvetage de 7 personnes qui sont aussitôt mises en sécurité à son bord. Dans les heures qui suivent, le verdict des autorités italiennes tombe : le navire devra faire débarquer les 7 rescapés, dans les meilleurs délais, dans le port d'Ortona distant cette fois de 1400 km. Prolongeant ainsi l'incessant mouvement pendulaire imposé au navire par le pays récipiendaire des exilés-naufrogés. Le droit international interdit en effet de renvoyer les rescapés dans les pays qu'ils ont fuis pour échapper à la violence et aux maltraitances qu'ils y ont subies. Ce scénario contraint et répétitif résulte du « décret-loi Piantedosi » promulgué par l'Italie début 2023. Avant sa parution, les navires de sauvetage des ONG pouvaient procéder à des interventions successives, dans la limite du respect de leur capacité d'accueil.

L'absence de réaction de l'Union européenne à la promulgation de cette loi par l'Italie, un de ses états-membres, est scandaleuse. Sa mise en œuvre entraîne de continuelles entraves et relève de la non-assistance à personnes en danger. Car durant les huit à dix jours que durera un aller-retour jusqu'à un port dont la distance n'est dictée par aucun argument technique, médical ou de sécurité, le système de secours aux naufragés, déjà notoirement insuffisant dans les moyens déployés, se voit privé d'un des intervenants majeurs, parmi les rares bateaux capables de réaliser des interventions par gros temps. Les équipes de secours sont ainsi contraintes de réaliser des trajets immenses et

inutiles. Qui oserait imposer systématiquement aux pompiers de Lozère d'aller déposer les blessés de la route qu'ils prennent en charge dans des hôpitaux parisiens ?

Cette stratégie, tolérée sans vergogne par l'UE, déploie en toute impunité ses objectifs d'épuisement des acteurs de la société civile engagés dans l'aide humanitaire en Méditerranée.

Epuisement des équipes chevronnées qui se relaient à bord de l'Ocean Viking lors de rotations de six semaines, réduites largement en pratique par l'éloignement délibéré des lieux de débarquement. Ces professionnels s'engagent pour sauver des vies, et non pas pour d'interminables déambulations maritimes. Les équipages sont le SAMU de la mer. Les marins-sauveteurs et les soignants ne se préoccupent pas de l'origine et des mobiles de la traversée des naufragés, ils interviennent auprès de personnes en danger de mort.

Les actions de secours sont toujours extrêmement délicates car les facteurs de risques se cumulent : état de fragilité et de délabrement des bateaux sur lesquels des personnes prennent le risque d'une traversée ; densité des occupants qui sont la plupart du temps dépourvus de gilets de sauvetage, et effets catastrophiques de tout mouvement de panique à bord ; conditions météo et fréquents coups de vent qui sévissent en Méditerranée ; état de dénutrition et d'épuisement des personnes transportées, de même que leur exposition à des brûlures sous l'effet conjugué des fuites de carburant, de l'eau de mer et du soleil. On ne s'improvise pas sauveteur dans de telles conditions. L'épuisement financier, renforce la stratégie d'étouffement par le surcoût en carburant qui découlent des longues distances inutilement parcourues. Un surcoût estimé à 500 000 euros en 2024 pour SOS Méditerranée. Les autorités italiennes mettent par ailleurs des obstacles supplémentaires dans certains ports, empêchant que le ravitaillement usuel du navire puisse avoir lieu sur des composantes cruciales telles que l'approvisionnement en carburant, en eau ou en nourriture. Rajoutant encore des obstructions logistiques aux obstacles précédents. Enfin, les autorités italiennes viennent pour la première fois de prononcer un avis de détention pour l'un des avions affrétés (par l'ONG SeaWatch) pour la surveillance et le repérage en mer des bateaux en détresse<sup>1</sup>, entraînant une réaction de réprobation unanime des ONG de sauvetage<sup>2</sup>.

Tout ceci constitue un énorme gâchis qui, en bout de chaîne, se traduit par des morts et des disparitions qui pourraient être évitables.

Il faut que cessent ces pratiques. Il faut que l'UE négocie avec l'Italie la possibilité de sauvetages successifs guidés par la réalité des situations en mer, en bonne coordination avec les autorités des ports de débarquement, et avec le soutien financier qui doit aller de pair de la part de l'UE.

Nous sommes loin de cette politique réaliste, vitale et humaniste :

L'UE n'apporte aucun soutien financier aux ONG de sauvetage auxquelles elle délègue pourtant, de fait, une cruciale responsabilité opérationnelle.

Au contraire, l'UE entérine les inutiles dépenses de carburant lors des trajets accomplis en mer sans raison défendable.

Elle entérine ainsi tacitement la surmortalité des naufragés qui en résulte.

Elle donne par contre les moyens financiers à certains pays de la rive Sud de la Méditerranée d'exercer différentes pressions et violences pour contenir les flux migratoires en dérogeant aux règles en matière de protection internationale.

---

<sup>1</sup> [https://www.franceinfo.fr/monde/italie/l-italie-immobilise-l-avion-d-une-ong-qui-vient-au-secours-de-migrants-en-detresse-en-mediterranee\\_7425337.html](https://www.franceinfo.fr/monde/italie/l-italie-immobilise-l-avion-d-une-ong-qui-vient-au-secours-de-migrants-en-detresse-en-mediterranee_7425337.html)

<sup>2</sup> <https://sea-watch.org/en/demand-the-lifting-of-seabird1-detention/>

On assiste de fait en Méditerranée à une faillite morale des principes humanitaires que l'UE brandit volontiers dans les cénacles internationaux, dès-lors qu'il ne s'agit pas de ce qui concerne ses frontières. Car alors la préoccupation humanitaire semble s'évaporer.

« Primum non nocere ». Telle est la devise des équipes de sauvetage. L'UE devrait manifestement faire sienne cette considération fondamentale, et la mettre en pratique.