

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE

ECOLE DOCTORALE N° 598
Sciences de la Mer et du Littoral
Spécialité : Droit public

Par

Guilaine DJOUAKEP – FANDO

Contribution de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer

Étude des politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes

Thèse présentée et soutenue à Brest, le 17 octobre 2024

Unité de recherche : UMR 6308 – Aménagement des Usages, des Ressources et des Espaces maritimes (AMURE)

Rapporteurs avant soutenance :

Marie – Pierre LANFRANCHI
Jean – Christophe MARTIN

Professeure de Droit Public à l'Université d'Aix Marseille
Professeur de Droit Public à l'Université de Nice Côte d'Azur

Composition du Jury :

Président :

Danielle CHARLES – Le – BIHAN

Professeure émérite de Droit Public de l'Université de Rennes II

Examineurs :

Marie – Pierre LANFRANCHI
Jean – Christophe MARTIN
Yann TEPHANY
Gaëlle GUEGUEN – HALLOUET
Arnaud MONTAS
Raymond LEOST

Professeure de Droit Public à l'Université d'Aix Marseille
Professeur de Droit Public à l'Université de Nice Côte d'Azur
Maître de Conférences en Droit Privé à l'Université des Antilles
Professeure de Droit Public à l'Université de Bretagne Occidentale
Professeur de Droit Privé à l'Université de Bretagne Occidentale
Maître de Conférences en Droit Public à l'Université de Bretagne Occidentale

Directrice de thèse :

Annie CUDENNEC

Professeure émérite de droit public de l'Université de Bretagne Occidentale

Titre : Contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer : Étude des politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes

Résumé : Un proverbe anglais dit : « *que celui qui veut naviguer sans danger n'aille jamais en mer* ». La mer, vaste espace de liberté, est aussi le théâtre de nombreux événements tragiques : piraterie maritime, naufrages, marées noires, trafics illicites. Ces phénomènes représentent des risques et des menaces graves pour la vie humaine, l'environnement marin, le transport maritime, mais aussi pour des domaines aussi variés que l'économie, le commerce international, les douanes, la politique extérieure ou encore la défense. Ils constituent autant d'atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes, remettant en question l'ordre public en mer. Face à ces défis multiformes, une pluralité d'acteurs – États, organisations internationales, opérateurs privés – interviennent selon leurs intérêts et leurs prérogatives. Parmi ces acteurs, l'Union européenne (UE) joue un rôle central et croissant, reflétant son intérêt stratégique pour la mer et ses multiples enjeux. Pour garantir le maintien de l'ordre public en mer, l'UE mobilise une diversité de politiques européennes, d'instruments juridiques, d'acteurs et d'initiatives. Ses actions s'étendent des mesures internes à des opérations extérieures, traduisant une approche globale et intégrée de la sécurité et de la sûreté maritimes. Cette étude met en lumière l'ampleur et la profondeur de la réponse européenne, qui se distingue tant par sa dimension quantitative que qualitative. Elle souligne ainsi l'importance cruciale de la mer dans les préoccupations stratégiques de l'UE, élevant la question de l'ordre public en mer au rang de priorité majeure.

Mots clefs : Union européenne – Sécurité maritime – Sûreté maritime – Politiques européennes – Ordre public en mer.

Title : The EU's contribution to law and order at sea : Study of European policies relating to maritime safety and security

Abstract : An English proverb says: "*He who wants to sail safely never goes to sea*". The sea, a vast expanse of freedom, is also the stage for numerous tragic events: maritime piracy, shipwrecks, oil spills, illicit trafficking. These phenomena pose significant risks and threats to human life, the marine environment, maritime transport, as well as to diverse domains such as the economy, international trade, customs, foreign policy, and defense. They constitute grave breaches of maritime security and safety, thereby challenging public order at sea. In response to these multifaceted challenges, a wide range of actors—states, international organizations, and private operators—intervene according to their respective interests and prerogative. Among these, the European Union (EU) occupies a central and increasingly prominent role, reflecting its strategic interest in the sea and its myriad implications. To safeguard public order at sea, the EU mobilizes a broad array of European policies, legal instruments, stakeholders, and initiatives. Its actions encompass internal measures as well as external operations, embodying a comprehensive and integrated approach to maritime security and safety. This study highlights the scope and depth of the EU's response, which stands out for both its quantitative scale and qualitative impact. It underscores the critical importance of the sea within the EU's strategic priorities, elevating the preservation of public order at sea to a matter of paramount significance.

Keywords : European union – Maritime safety – Maritime security – European policies – Public order at sea.

L'Université de Bretagne Occidentale (UBO) n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses et mémoires.

Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs qui en assument l'entière responsabilité

Dédicace

Pour vous quatre qui êtes si chers à mon cœur :

*Tout d'abord pour toi papa, car tu es un modèle et un visionnaire. Ces qualités ont permis une grande vocation
dont voici l'un des modestes aboutissements ;*

Pour vous aussi, Simeya et Assahnou, car vous êtes notre plus belle réussite ;

Et enfin pour toi, Jane-Soraya, pour ne jamais oublier.

REMERCIEMENTS

« L'opinion que nous avons les uns des autres, les rapports d'amitié, de famille, n'ont rien de fixe qu'en apparence, mais sont aussi éternellement mobiles que la mer. »

Marcel PROUST¹

« Soyons reconnaissants aux personnes qui nous donnent du bonheur ; elles sont les charmants jardiniers par qui nos âmes sont fleuries. »

Marcel PROUST²

Un adage dit que « le doctorat est collectif, mais la thèse est individuelle »³. Je m'y inscrivais hélas en faux, car ce doctorat a certes été collectif, mais cette thèse l'a aussi été. En toute humilité et vérité, cette thèse est un peu de moi et beaucoup de vous tous à qui j'adresse mes plus sincères remerciements.

À tout seigneur pour honneur, tout d'abord à vous Annie CUDENNEC, pour votre direction. Ce travail voit le jour grâce à votre patience, vos bons conseils, nos rendez-vous réguliers et surtout vos corrections. Je vous remercie infiniment.

À vous, membres de mon comité de suivi individuel (encadreurs). D'abord à vous Gaëlle GUEGUEN-HALLOUET. Ce travail voit le jour grâce à vos conseils, nos échanges et surtout la direction de vos TD⁴. Merci pour votre confiance.

Ensuite à vous Danielle CHARLES-Le-BIHAN. Vos appréciations dès mon premier CSI m'ont donné confiance en moi. Pour votre bienveillance, pour avoir pris le temps de me suivre et de me lire, je vous remercie.

Enfin merci à vous Raymond LEOST, qui me suivez depuis les Masters 1 et 2. Ce travail voit le jour grâce à votre passion pour le droit que vous avez su partager avec moi, votre bonne humeur et votre amour pour le travail bien fait.

À vous, membres du jury de soutenance. D'abord à vous les rapporteurs, Madame Marie-Pierre LANFRANCHI et Monsieur Jean-Christophe MARTIN. Je vous remercie pour avoir accepté cette mission et pour votre disposition à consacrer de votre temps et votre expertise à l'évaluation de ce travail. Vos écrits ont été d'une grande aide dans le processus d'élaboration de cette thèse. Je vous remercie par avance pour vos remarques et observations qui enrichiront cette thèse certes achevée, mais dont le travail continu, car il est illimité.

¹ PROUST (M.), A la recherche du temps perdu.

² PROUST (M.), Les plaisirs et les jours, éd. Libro veritas, Paris, 2005, 262 p.

³ Il s'agit d'un adage bien connu dans le milieu des doctorants juristes brestois. Cet adage n'a pas d'auteur identifié. Selon cet adage, la thèse est individuelle, car le thésard la rédige tout seul, et le doctorat est collectif, car le thésard n'est pas seul durant ses années de doctorat.

⁴ Droit de l'UE et droit du marché intérieur de l'UE.

Enfin, à vous les examinateurs. Merci Arnaud MONTAS, car vous avez été mon directeur de mémoire en master 1 et à ce titre, vous m'avez transmis le goût de la recherche et de la rigueur. Je vous remercie pour l'aide que vous m'avez apportée et surtout pour vos travaux sur le droit pénal maritime qui ont beaucoup enrichi cette thèse. Monsieur Yann TEPHANY, je tiens à vous remercier pour votre sympathie, pour votre disponibilité et pour vos travaux sur les activités illicites en mer qui ont énormément enrichi ce travail.

À ma bien aimable famille. D'abord à mes bien aimés Noël et Lydie. Merci maman pour la femme forte que tu as toujours été, merci pour tout ton amour. Merci papa pour ton amour et pour ta confiance. Merci aussi à mes autres parents. Merci à vous tous pour votre amour inconditionnel, pour votre soutien matériel et immatériel et pour votre confiance. Cette thèse voit le jour assurément grâce à vous. Vous êtes les meilleurs, vous m'êtes très précieux.

Ensuite à vous mes frères et sœurs, petits et grands. Cette thèse voit le jour grâce à votre amour, votre affection, vos attentions, votre désir de me voir réussir. Merci mes coucous, mes chéris et mes bébés.

Aussi à mes deux grands-mères, oncles, tantes, cousins, cousines, neveux, nièces ..., et à ma belle-famille. Merci pour vos encouragements et vos marques d'affection qui ont permis que cette thèse voit le jour.

À mes formidables amis. Vous avez marqué les étapes de ma vie, depuis le LYBIBO⁵ et l'UDs⁶, jusqu'à l'UBO. Cette thèse voit le jour grâce à votre soutien indéfectible et tout votre amour. Vous êtes des amours, merci à vous tous.

À mes collègues doctorants et docteurs. Merci pour ces magnifiques années qui sont passées si vite grâce à vous. Cette thèse voit le jour grâce à nos échanges, nos moments de partage les midis, nos motivations mutuelles à bosser et aller à la BU⁷ ... j'en passe et des meilleurs. Merci à vous tous.

Au laboratoire UMR/AMURE, pour m'avoir accueilli, et pour son vivier de chercheurs avec lesquels nos nombreux échanges – notamment lors des séminaires de doctorants – ont énormément nourri cette thèse. Merci à cette belle institution.

À l'UFR Droit Eco Gestion de Brest, à l'UBO, à l'IUEM⁸ et à l'EDSML⁹. Merci de m'avoir accueilli. Si cette thèse voit le jour, c'est tout simplement parce que vous l'avez permis. Infiniment merci.

À tout le personnel du secrétariat de l'UFR, du labo et de l'école doctorale. Grâce à vous, le labyrinthe des formalités administratives n'a pas été un frein pour cette thèse. Merci infiniment à vous toutes.

À tout le personnel de toutes les bibliothèques et médiathèques où je me suis rendue pour rédiger cette thèse. Merci pour votre travail qui a grandement contribué à ce que cette thèse voit le jour.

À mes deux formidables communautés, religieuse et de compatriotes. Cette thèse voit le jour grâce au lien de communauté qui m'a fait me sentir moins étrangère et seule à l'autre bout du monde. Demeurez bénis.

À toi Delphine, car la sérénité d'une maman n'a pas de prix, car une maman sereine est plus efficace. Merci infiniment.

À tous mes aimables relecteurs et à tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué de quelque manière que ce soit à la réalisation de cette thèse. Merci à vous du fond du cœur.

Et le meilleur pour la fin, à toi Paulin♥, mon rempart. Cette thèse te doit énormément, car ton amour transparait dans chaque lettre, chaque mot, chaque phrase et chaque paragraphe. Cette thèse est pour toi, cette thèse est pour nous, car nous sommes une équipe. À deux (voire quatre, ou plus...), on est plus fort. Du fond du cœur, merci.

⁵ Lycée Bilingue de Bonaberi (Douala) Cameroun.

⁶ Université de Dschang, Cameroun.

⁷ Bibliothèque universitaire.

⁸ Institut universitaire et européen de la mer.

⁹ Ecole doctorale des sciences de la mer et du littoral.

LISTE DES SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ACP	Afrique Caraïbes Pacifique
ADM	Annuaire du Droit de la Mer
ADMO	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
AED	Agence européenne de Développement
AIECP	Agence européenne de Contrôle des Pêches
AEE	Agence européenne pour l'Environnement
AESM	Agence européenne pour la Sécurité Maritime
AFDI	Annuaire français de Droit International
AGNU	Assemblée Générale des Nations-Unies
AIEA	Agence Internationale de l'Energie Atomique
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
AJDA	Actualité Juridique Droit Administratif
Al.	Alinéa
ALENA	Accord de Libre-échange Nord-Américain
AMP	Aire Marine Protégée
Art.	Article
ASEAN	<i>Association of South-east Asian Nations</i>
BEAA	Bureau Européen d'Appui en matière d'Asile
Bul.	Bulletin
BMI	Bureau Maritime International
Cass. Crim.	Cour de Cassation, Chambre Criminelle
CCAMLR	<i>Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources</i>
CE	Communauté européenne
CEE	Communauté économique européenne
CE	Conseil d'Etat
Conv. EDH	Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

CEDH	Cour européenne des Droits de l'Homme
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEPOL	Collège Européen de Police
Cf.	Confer, se référer à
Chron.	Chronique
CIJ	Cour Internationale de Justice
CICTA	Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique
CJCE	Cour de Justice des Communautés Européennes
CJUE	Cour de Justice de l'Union européenne
CLC	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures/ Convention sur la responsabilité civile pour les dommages liés au transport
CMB	Convention de Montego Bay, (CNUDM), (UNCLOS)
CMUE	Comité Maritime de l'Union européenne
Col.	Collection
Coll.	Colloque
COLREG	Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer
Comm.	Commentaire
Cons.Const.	Conseil Constitutionnel
CPANE	Commission des Pêches de l'Atlantique Nord
COPS	Comité Politique de Sécurité
COSS	Comité pour la Sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires
CPSD	Conseil de l'UE pour la Politique de Sécurité et de Défense
CRIMGO	<i>Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea</i>
CSNU	Conseil de Sécurité des Nations-Unies
CSRP	Commission Sous Régionale des Pêches
CTOI	Commission des Thons de l'Océan Indien
Dir.	Sous la direction de
Dir.	Directive
DMF	(Revue) Droit Maritime français
DST	Dispositif de Séparation de Trafic
EASO	<i>European Union Agency for Asylum</i>
Ed.	Édition

ELSJ	Espace de L iberté S écurité et J ustice
EUAM	<i>European Union Advisory Mission</i>
EUBAM	<i>European Union Border Assistance Mission</i>
EULEX	<i>European Union Rule of Law Mission</i>
EU-LISA	Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'informations à grande échelle
EU IMS	<i>EU Integrated Maritime Surveillance</i>
EUMM	<i>European Union Monitoring Mission</i>
EU-NavFor	<i>EU Naval Force</i>
Eurojust	Unité de coopération judiciaire de l'UE
Europol	Office Européen de Police
EUTM	European U nion T raining M ission
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
Ed.	Édition
Fasc.	Fascicule
FED	Fonds Européen de D éveloppement
FEAMPA	Fonds Européen pour les A ffaires M aritime, la P êche et l' A quaculture
FIPOI	Fonds Internationaux d'Indemnisation
FRONTEX	Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes
GOGIN	<i>Gulf of Guinea Inter-Regional Network</i>
GPR	G roupe de P ilotage R égional
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem/</i> même endroit
<i>In</i>	Dans
Pêche INN	Pêche Illicite, N on déclarée, N on règlementée
ISM	Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security</i>
ITC	Convention internationale sur le jaugeage des navires
JCP (E.)	Semaine juridique – Entreprise et affaires
JCP (G.)	Semaine juridique – Édition générale
JOCE	J ournal O fficiel des C ommunautés e uropéennes
JORF	J ournal O fficiel de la R épublique F rançaise
JOUE	J ournal O fficiel de l' U nion e uropéenne
JWF	<i>Joint Way Forward</i>

LOADLINES	Convention internationale sur les lignes de charge
<i>LRIT</i>	<i>Long Range Identification and Tracking</i>
<i>MAICC</i>	<i>Maritime Area of Interest coordination cell</i>
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires
MERCOSUR	Marché commun du Sud
<i>MOU</i>	<i>Memorandum of Understanding</i>
N°	Numéro
nbp	note de bas de page
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OIT	Organisation Internationale du Travail
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations-Unies
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMM	Organisation Météorologique Mondiale
ONU	Organisation des Nations-Unies
OPANO	Organisation des Pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
<i>Op. cit.</i>	<i>Opus citatum</i>
ORGP	Organisation Régionale de Gestion de la Pêche
OSCAN	Organisation pour la Conservation du Saumon en Atlantique Nord
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
p.	Page/nombre de pages
PAM	Programme Alimentaire Mondial
PCD	Politique de Coopération au Développement
PDC	Plan de Déploiement Conjoint
PCP	Politique Commune de la Pêche
PDSC	Politique de Défense et de Sécurité Commune
PE	Politique Etrangère
PESC	Politique étrangère et de Sécurité Commune
PEV	Politique européenne de Voisinage
PMI	Politique Maritime Intégrée
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
pp.	De la page ... à la page ...

PSCI	P rogramme S pécifique de C ontrôle et d' I nspection
PSM	P lanification S patiale M aritime
PUF	P resse U niversitaire de F rance
QPC	Q uestion P rioritaire de C onstitutionnalité
Rec.	R ecueil
Règl.	R èglement
Req.	R equête
Rev. Dr. Transp	R evue de d roit du t ransport
RJE	R evue J uridique de l' E nvironnement
RMCUE	R evue du M arché C ommun et de l' U nion e uropéenne
RTNU	R ecueil des T raités des N ations U nies
s.	S uivant
SAE	S ystème d' A nalyse d' E uropol
SIE	S ystème d' I nformation d' E uropol
SMI	S urveillance M aritime I ntégrée
<i>SOLAS</i>	<i>Safety Of Life At Sea</i>
STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer
t.	T ome
TCE	T raité instituant la C ommunauté e uropéenne (Traité de Rome)
TCEE	T raité instituant la C ommunauté é conomique E uropéenne
TCECA	T raité instituant la C ommunauté é conomique du C harbon et de l' A cier
TFUE	T raité sur le F onctionnement de l' U nion e uropéenne
TIDM	T ribunal International du Droit de la Mer
TUE	T raité sur l' U nion e uropéenne
<i>UCNSCS</i>	<i>US Naval Criminal Investigation Service</i>
UE	U nion e uropéenne
UNHRC	<i>United Nations High Commissioner for Refugees</i>
Vol.	V olume
ZEE	Z one é conomique E xclusive
ZIM	Z one d' I ntérêt M aritime

SOMMAIRE

<u>Partie I</u> : Le Processus d'intégration au service du maintien de l'ordre public en mer	<u>55</u>
<u>Titre I</u> : La contribution de la politique commune de la pêche à la lutte contre la pêche INN	<u>63</u>
<u>Chapitre 1</u> : Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN	<u>69</u>
<u>Chapitre 2</u> : L'agence européenne de contrôle des pêches : l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre la pêche INN	<u>107</u>
<u>Titre II</u> : La contribution de la politique européenne de sécurité maritime à la lutte contre certains événements de mer	<u>137</u>
<u>Chapitre 1</u> : Le cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer	<u>143</u>
<u>Chapitre 2</u> : L'agence européenne de sécurité maritime : l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer	<u>193</u>
<u>Partie II</u> : La coopération intergouvernementale au service du maintien de l'ordre public en mer	<u>235</u>
<u>Titre I</u> : La contribution de la coopération intergouvernementale à la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime	<u>243</u>
<u>Chapitre 1</u> : Le cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime	<u>251</u>
<u>Chapitre 2</u> : L'agence Frontex : l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime	<u>303</u>
<u>Titre II</u> : La contribution de la coopération intergouvernementale à la lutte contre la piraterie maritime	<u>335</u>
<u>Chapitre 1</u> : La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden	<u>345</u>
<u>Chapitre 2</u> : La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée	<u>387</u>

« ... La recherche est un processus sans fin dont on ne peut jamais dire comment il évoluera. L'imprévisible est dans la nature même de l'entreprise scientifique ... il faut en accepter la part d'imprévu et d'inquiétant ... »

François JACOB¹⁰

¹⁰ JACOB (F.), Le jeu des possible : Essai sur la diversité du vivant, Ed. Le Livre de poche, 1981, p. 118 et s.

Des modifications ont été faites dans ce manuscrit pour tenir compte des remarques qui ont été formulées au cours de la soutenance.

Avant de débiter cette étude sur la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer à travers politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, il convient de mettre en lumière certaines particularités méthodologiques et formelles qui y sont employées. Ces spécificités reflètent un choix délibéré visant à enrichir et structurer l'analyse. Trois points méritent d'être explicités à ce titre : le premier concerne l'usage des citations en ouverture des grandes subdivisions, destinées à offrir une perspective inspirante ou contextuelle au lecteur ; le deuxième porte sur l'architecture formelle, notamment l'utilisation de titres en gras pour certains paragraphes, adoptée pour guider la lecture et clarifier les développements ; le troisième s'attache à l'importance des annexes, qui, loin d'être accessoires, apportent un complément indispensable aux analyses principales. Ces choix participent à l'objectif central de cette thèse : fournir une étude approfondie et structurée sur les politiques européennes relatives au maintien de l'ordre public en mer.

Les citations introductives sont une boussole pour guider la réflexion. L'un des choix marquants de cette thèse réside dans l'usage systématique de citations en ouverture des grandes subdivisions. Ce parti pris méthodologique n'a rien d'anodin : il s'inscrit dans une démarche destinée à structurer l'analyse et enrichir la réflexion. Les citations sélectionnées jouent un double rôle : elles permettent d'une part de guider le fil de l'étude, en éclairant certains des enjeux spécifiques abordés dans la subdivision en question ; d'autre part, elles visent à stimuler la réflexion du lecteur, en l'invitant à considérer le thème sous un angle nouveau ou à replacer la problématique dans une perspective plus large. Chaque citation a été choisie pour sa pertinence, qu'il s'agisse d'une référence doctrinale ou d'une prise de position institutionnelle. Ces extraits servent aussi à contextualiser les débats ou à souligner des tensions juridiques ou politiques spécifiques. Ces citations contribuent également à ancrer les développements dans un

dialogue intellectuel avec des auteurs ou des institutions de référence. Ce dialogue, essentiel dans cette démarche de recherche, enrichit l'analyse en établissant des ponts entre la thèse et les écrits sur l'ordre public en mer.

Les titres fondus permettent de structurer et éclairer l'argumentation. Il a été fait le choix dans cette thèse d'utiliser des titres en gras pour introduire certains paragraphes. Ce procédé, qui s'inspire des traditions typographiques en vigueur dans les codes législatifs ou dans certaines publications académiques, notamment celles éditées par Lexis360, vise à structurer l'argumentation. Ces titres, noyés ou fondus, soulignés ou en gras, ont pour vocation d'exprimer l'idée centrale des développements qu'ils précèdent. Ce choix stylistique ne relève pas d'un simple effet formel, mais est motivé par le besoin de faciliter la lecture et la compréhension de cette étude. Les titres fondus répondent à une double ambition. D'une part, ils permettent d'ordonner les développements en mettant en lumière les axes principaux de réflexion et les étapes clefs de l'argumentation. Chaque titre agit comme un repère méthodologique, guidant le lecteur à travers des analyses. D'autre part, ces titres contribuent à articuler le raisonnement, en établissant des transitions explicites entre les idées, tout en mettant en avant les concepts structurants de l'étude.

Les annexes sont un complément essentiel pour une analyse approfondie de l'objet de l'étude. L'autre élément structurant de cette thèse réside dans l'importance accordée aux annexes, qui jouent un rôle de complément essentiel au texte principal. Loin d'être de simples ajouts périphériques, elles ont vocation, autant que faire se peut, d'enrichir l'analyse en fournissant des outils méthodologiques, des tableaux, des schémas et des documents explicatifs pour éclairer des développements parfois techniques. Certains éléments ont été développés en annexe pour éviter d'alourdir les notes de bas de page. Ces annexes permettent enfin d'apporter des détails historiques indispensables à la compréhension des politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, et offrent une contextualisation utile grâce à des schémas ou des tableaux permettant d'illustrer les propos.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

« La mer est un espace nourri de tensions permanentes, de velléités contradictoires et autres revendications divergentes perceptibles tout au long de l'histoire ».

Yann TEPHANY¹¹

« Berceau de la vie sur terre, la mer est hélas aussi le tombeau des plus téméraires qui ont bravé ses flots capricieux ».

Peter LANGLAIS¹²

1. La mer, avec ses vastes étendues d'azur et son doux murmure de vagues, a depuis toujours captivé l'humanité. Elle est une source inépuisable de ressources, un terrain d'exploration et un élément fondamental de/pour notre écosystème. Ses bienfaits sont nombreux, sa grandeur est proportionnelle à ses atouts, mais malheureusement aussi aux maux dont elle est le théâtre. Ses courants imprévisibles, ses profondeurs obscures et ses tempêtes furieuses ont été auteurs et témoins de nombreuses tragédies. Un proverbe anglais dit à ce sujet : « que celui qui veut naviguer sans danger n'aille jamais en mer »¹³. Cette citation illustre bien la dangerosité des espaces maritimes du globe pour les êtres humains notamment. Aristote disait aussi et à juste titre qu'« il y a trois sortes d'Hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont en mer »¹⁴. Selon lui, s'aventurer en mer c'est appartenir à une catégorie d'individus à part, plus tout à fait vivants, mais pas encore morts. On peut déduire de cette catégorie particulière la dangerosité des espaces maritimes pour les êtres humains qui s'y aventurent.

¹¹ TEPHANY (Y.), La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse de doctorat (Dir Patrick CHAUMETTE), Université de Nantes, 2019, p. 11.

¹² LANGLAIS (P.), Sécurité maritime en droit de l'UE, Thèse de doctorat, 2016, Paris, p. 10.

¹³ Il s'agit d'un vieux proverbe anglais énormément cité par la doctrine, mais dont la source exacte reste inconnue. Ce proverbe a été cité entre autres par Me Wahid BEN AMMAR sur le site de son cabinet d'avocats : <http://benammar-lawfirm.com/index.php/domaine-d-intervention/le-droit-maritime> (consulté le 21/02/2020). Ce proverbe a aussi été cité par Martine Le BIHAN GUENOLE dans son article intitulé Sûreté maritime et terrorisme, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports n° 86, 2003, p. 1.

¹⁴ Célèbre citation d'Aristote dont la source n'est pas connue.

2. Les dangers de la mer ne se limitent toutefois pas au plan humain, ils concernent aussi l'environnement et l'économie¹⁵. Pour exemple, le naufrage d'un pétrolier est en mesure de causer entre autres la perte de vies humaines, des pertes économiques pour le propriétaire du navire et de sa cargaison, mais aussi la pollution de l'environnement marin et côtier, générée par une potentielle marée noire, et par la présence de l'épave du navire au fond de l'océan. Ces divers dangers de la mer ont d'ailleurs depuis toujours inspiré l'univers artistique, tant classique que populaire, à travers des peintures et des œuvres cinématographiques¹⁶ dont les plus emblématiques sont *Le Radeau de la Méduse*¹⁷, *Le Titanic*¹⁸, *Pirates des Caraïbes*¹⁹, *One Piece*²⁰, et plus récent, *Capitaine Phillips*²¹.

3. Sécurité et Sûreté maritimes. Ces dangers présents en mer constituent des atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes, ces deux domaines ayant pour finalité le maintien de l'ordre public en mer. Le maintien de l'ordre public en mer est en effet une problématique qui mobilise plusieurs acteurs de plusieurs échelons – national, européen et international –, chaque

¹⁵ KLEIN (N.), MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.), « *Australia, New Zealand and maritime security* », in KLEIN (N.), MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.), *Maritime security: international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, p. 10: « *It is of course important to note that the multifaceted nature of problems associated with maritime security draw in economic, social, cultural, strategic and communication concerns* » ; NERI (K.), *L'emploi de la force en mer*, Thèse de doctorat, Université Lyon III, éd. Bruylant, 2012, p. 43-48 ; Rapport ONUDC, « *Global study on smuggling of migrants* », 2018; Rapport ONUDC, « *Analysis of drug markets, opiates, cocaine, cannabis, synthetic drugs* », juin 2018. Rapport Oceans Beyond Piracy, « *The state of maritime piracy 2017, assessing the economic and human cost* », 2018. Rapport ICC International maritime bureau, « *Piracy and armed robbery against ships, report for the period 1 January – 31 December 2018* », 2019 ; United Nations, « *Resumed Review Conference on the Agreement Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks* », New York, 24–28 May 2010: « *According to a recent report, current losses due to illegal, unreported and unregulated fishing worldwide are estimated to be between \$10 billion and \$23.5 billion annually, representing between 11 and 26 million tonnes of catch* ».

¹⁶ Cette dimension artistique est particulièrement intéressante, car elle permet d'explorer et de refléter des enjeux juridiques complexes liés aux troubles à l'ordre public en mer.

Un article sur ce sujet est en cours d'écriture, dans lequel je m'attache à analyser comment l'art et la culture populaire servent de miroir aux problématiques juridiques telles que la piraterie, les naufrages, et les migrations illégales. Cet article est intitulé : « *L'art et la culture populaire comme miroir des enjeux juridiques liés aux troubles à l'ordre public en mer* ».

Voici le résumé : Cet article explore la manière dont le cinéma, la littérature et les arts visuels représentent les troubles à l'ordre public en mer, tout en mettant en lumière les enjeux juridiques qui en découlent. À travers l'analyse de ces œuvres, l'article explore également le rôle de la mer, qui n'est pas seulement un lieu de péripéties, mais aussi un acteur et témoin de ces dernières. L'art, en ce sens, interroge les limites du droit, tout en contribuant à sensibiliser le public. L'article souligne enfin la fonction critique et éducative de l'art dans le domaine du droit de la mer, suggérant que ces représentations artistiques peuvent influencer les perceptions publiques et les débats sur les réformes nécessaires à maintenir l'ordre public en mer.

¹⁷ *Le Radeau de la Méduse* est une peinture à huile sur toile réalisée en 1818 par le peintre français Théodore GERICAULT. Ce tableau représente la scène d'un naufrage en mer, plus précisément le naufrage de la Frégate Méduse appartenant à la marine coloniale Française, survenu le 2 juillet 1816. Ce tableau se trouve au musée du Louvre à Paris. Pour plus de détails sur cette œuvre, voir notamment Jonathan MILES (trad. de l'anglais par Marion VAIREAUX, éd. et révision Camille FORT-CANTONI), *Le Radeau de La Méduse « Medusa, the shipwreck, the scandal, the masterpiece »*, Éd. Zeraq, coll. « Nautilus » (n° 5), 2015, 318 p., préc. pp. 289-305.

¹⁸ Le film américain intitulé *Le Titanic*, sorti en 1997, raconte l'histoire fictive de passagers du Paquebot *Le Titanic* qui a fait naufrage en 1912.

¹⁹ *Pirates des Caraïbes* est une saga composée de cinq films sortis entre 2003 et 2017 qui racontent les aventures de pirates et de corsaires en mer. Pour plus de détails, voir notamment DJOUAKEP (G.), *Les aspects juridiques de la piraterie maritime telle que pratiquée dans la Saga Pirates des Caraïbes*, in Le PLUARD (Q.) et TALBOT (M.), *Droit et Disney*, Mare et Martin, 2020, pp.175-188.

²⁰ *One Piece* est un célèbre manga japonais qui suit les aventures d'un jeune homme qui veut devenir le prochain Roi des pirates en découvrant le fabuleux et légendaire trésor « *One Piece* ».

²¹ *Capitaine Phillips* est un film dramatique sorti en 2013 qui raconte l'histoire vraie du détournement et de la prise d'otage d'un navire américain et de son capitaine par quatre pirates somaliens.

échelon y apportant sa contribution. Le type et le degré de contribution au maintien de l'ordre public en mer varient d'un acteur à l'autre. L'ensemble des différentes contributions de chaque échelon constitue ce que nous pouvons qualifier de « maintien global de l'ordre public en mer » ou de « maintien de l'ordre public en mer dans sa globalité ».

4. L'Union européenne et le maintien de l'ordre public en mer. Parmi les différentes contributions au maintien de l'ordre public en mer, celle de l'Union européenne (ci-après UE) nous intéresse particulièrement au regard de sa position en tant que grande puissance maritime, mais aussi parce que l'étude de cette contribution implique l'étude de la contribution des acteurs d'autres échelons. Dans le cadre de cette thèse, une analyse des différentes contributions au maintien de l'ordre public en mer sera donc menée par le prisme de celle de l'UE. La contribution de l'UE reposant sur la mobilisation de diverses politiques européennes, cette thèse a précisément pour objet l'analyse de ces différentes politiques européennes grâce auxquelles l'UE contribue au maintien de l'ordre public en mer. Mais avant d'aborder cette étude, il est opportun de revenir sur les raisons pour lesquelles l'UE contribue au maintien de l'ordre public en mer, en définissant les enjeux actuels du maintien de l'ordre public en mer pour l'UE (I). Il sera aussi pertinent d'apporter des précisions à la notion d'ordre public en mer (II), et de s'intéresser à l'UE en tant qu'ordre juridique contribuant au maintien de l'ordre public en mer (III). Enfin, il sera pertinent de définir la problématique qui servira de fil directeur à cette étude, de déterminer non seulement la méthode de travail choisie pour mener cette étude, mais aussi le plan de cette étude (IV).

I. LES ENJEUX ACTUELS DU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER POUR L'UE

5. Contribuer au maintien de l'ordre public en mer est essentiel pour l'UE compte tenu de son vaste littoral et de sa dépendance économique, sociale et environnementale à l'égard des mers et océans. La mer et les activités maritimes représentent pour elle et ses États membres une importance capitale. La plupart des États membres de l'Union européenne ont en effet une frontière maritime²², ce qui signifie que la mer est une partie intégrante de leur territoire et de leur histoire. La mer et les activités maritimes sont en cela des éléments essentiels de l'identité européenne, cette identité transcendant les frontières nationales et unissant les peuples de l'Union.

6. L'importance des activités liées à la mer pour l'UE. Les activités maritimes constituent un des piliers économiques de l'UE²³ et dépendent fortement d'un maintien efficace

²² Voir en Annexe n° 1 la carte des frontières maritimes des États membres de l'UE.

²³ CHAUMETTE (P.), Construction du droit maritime de l'Union européenne, in BEURIER (J. - P.), (Dir.), Droits maritimes. 3^{ème} éd., Dalloz, Paris, 2014, p. 206.

de l'ordre public en mer. En effet, le secteur maritime est un moteur important de l'économie européenne, avec environ 90% des échanges commerciaux de l'UE effectués par voie maritime²⁴. L'approvisionnement européen en gaz et en pétrole se fait essentiellement par la mer²⁵, et les flux de données à destination ou en provenance de l'UE sont majoritairement transmis par des câbles sous-marins²⁶.

Les ports maritimes de l'UE sont des hubs importants pour le commerce mondial et fournissent des emplois à des millions de personnes²⁷. Ils sont parmi les plus grands et les plus actifs au monde. Ils gèrent des milliards de tonnes de marchandises chaque année et sont des points de connexion essentiels pour le commerce mondial²⁸.

Le transport maritime étant le moyen le plus rentable et le plus efficace pour transporter des marchandises sur de longues distances²⁹, il permet aux entreprises européennes d'accéder à des marchés éloignés et d'importer des matières premières à un coût abordable. C'est d'ailleurs par voie maritime que l'Europe réalise 75% de son commerce extérieur³⁰. La pérennité de ce transport maritime, qu'il soit intra-européen, en provenance ou à destination de l'UE, est essentielle pour l'UE et conditionnée par le maintien de l'ordre public en mer.

L'industrie du tourisme, de la croisière maritime et de la plaisance maritime est un secteur important pour l'UE³¹. Il génère des emplois dans de nombreux domaines, notamment la restauration, l'hôtellerie, le divertissement. De nombreuses destinations touristiques européennes dépendent des croisières maritimes pour une part importante de leur activité touristique.

La pêche et l'aquaculture³² sont aussi essentielles pour l'UE, car contribuant à l'indépendance alimentaire du continent. Cette industrie est fortement dépendante d'un maintien efficace de l'ordre public en mer.

À côté de ces activités économiques, la mer génère aussi des activités scientifiques³³ qui ne peuvent s'effectuer que si l'ordre est maintenu en mer. Des scientifiques européens mènent en effet des recherches sur les ressources marines et l'environnement marin. Cela permet de mieux comprendre les écosystèmes marins, d'identifier les menaces, de préserver la biodiversité, et de promouvoir une utilisation durable des ressources marines.

²⁴ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e3d4557-bf39-11ed-8912-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1&format=PDF
Consulté en janvier 2024.

²⁵ JOIN (2022) 28 final; COM (2006) 314 Final.

²⁶ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA\(2022\)702557_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA(2022)702557_EN.pdf) Consulté en janvier 2024.

²⁷ COM (2009) 8 final. Pour plus de détails sur les ports maritimes, voir notamment GUEGUEN – HALLOUET (G.), L'application du droit communautaire aux ports maritimes : Contribution à l'étude du régime juridique communautaire des activités d'intérêt général, Thèse de doctorat, UBO, 1999.

²⁸ Source: Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat> Consulté en janvier 2024.

²⁹ COM (2009) 8 final.

³⁰ Source: Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat>
Consulté en janvier 2024.

³¹ COM (2012) 494 final.

³² COM (2012) 494 final.

³³ COM (2012) 494 final ; COM (2014) 8 final.

L'économie bleue³⁴ génère plus de 500 milliards d'euros et pourrait même atteindre 600 milliards d'euros³⁵. Les activités maritimes sont source de 5.4 millions à 7 millions d'emploi³⁶.

7. Les défis environnementaux auxquels l'UE est confrontée. La lutte contre la pollution maritime et la protection de la biodiversité sont essentielles pour l'UE. La gestion des déversements d'hydrocarbures, des déchets plastiques et autres polluants est en effet cruciale pour protéger l'écosystème marin des États membres de l'UE, ainsi que pour protéger les habitats marins sensibles et les espèces en voie de disparition. La montée des eaux, l'acidification des océans et les changements de température impactent les écosystèmes marins et les activités économiques. C'est la raison pour laquelle l'UE anticipe et s'adapte à ces défis³⁷. En outre, avec l'augmentation de la demande pour les produits de la mer, l'UE lutte également contre la surpêche qui menace la durabilité de ces ressources.

8. La piraterie maritime, une réelle menace pour l'UE. Au-delà de l'importance que représente la préservation des activités maritimes pour l'UE, l'autre enjeu du maintien de l'ordre public en mer est le constat de la recrudescence des actes de criminalité en mer (notamment de piraterie maritime³⁸), plus particulièrement dans deux zones, le golfe d'Aden et le golfe de Guinée. Deux facteurs permettent d'expliquer cette recrudescence selon TEPHANY (Y.)³⁹. Le premier est le fait que la mer constitue un espace de convoitise et le second est relatif aux avancées technologiques⁴⁰. La mer attire la convoitise, car les criminels veulent en tirer profit illégalement. Les avancées technologiques quant à elles sont utiles à tous les usagers de la mer, bons et mauvais. Elles permettent de se prémunir contre les actes de piraterie maritime, mais elles sont aussi employées par les pirates maritimes – parfois par détournement – pour mener cette activité criminelle.

³⁴ COM (2021) 240 final.

³⁵ Source : Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat>
Consulté en janvier 2024.

³⁶ Source : Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat>
Consulté en janvier 2024.

³⁷ Pour plus de détails sur la contribution de l'UE à la protection de l'environnement marin, voir notamment : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_26/SR_Marine_environment_FR.pdf Consulté en janvier 2024.

³⁸ La piraterie maritime est définie aux articles 101 à 107 de la Convention de Montego Bay comme étant tout acte illégal de violence, de détention ou de déprédation commis à des fins privées par l'équipage ou les passagers d'un navire privé, et dirigé contre un autre navire ou aéronef en haute mer, ou dans un lieu hors de la juridiction de tout État. Elle inclut également la participation volontaire et l'incitation à de tels actes. Pour plus de détails sur cette définition, voir le titre 2 de la Partie 2, p. «324 et suivant, et l'Annexe n° 8.

³⁹ TEPHANY (Y.), La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse, Nantes, 2019, 531 p., p. 1.

⁴⁰ TRAPP (K. N.), La criminalité en mer : l'approche du droit international, in PAPASTAVRIDIS (E. D.), TRAPP (K. N.), La criminalité en mer, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Martinus Nijhoff, 2014, p. 53 ; DUCHESNES (T.), La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences d'ordre public en mer, in CUDENNEC (A.), Ordre public et mer, Colloque de Brest, 2011, éd. Pedone, 2012, p. 23 ; FOUCHARD (I.), De l'utilité de la distinction entre les crimes supranationaux et transnationaux : traduire les processus d'incrimination complexes alliant droit international et droits pénaux internes, RIEJ, 2013, p. 55.

Au regard de ces aspects, la piraterie maritime est une préoccupation actuelle majeure non seulement pour les États au large desquels cette activité criminelle est menée, mais aussi pour les États qui mènent une activité maritime dans les zones en proie à la piraterie maritime.

La piraterie maritime a repris non seulement en Europe, mais également dans le monde entier depuis 2007⁴¹. Les zones les plus en proie à cette activité criminelle sont le détroit de Malacca, l'Asie du Sud-Est, l'Afrique de l'Est et de l'Ouest – le golfe Aden et le golfe de Guinée – et le détroit de Singapour⁴². Le golfe d'Aden est depuis longtemps particulièrement sensible aux attaques des pirates maritimes, car il est le lieu de réalisation de 30% du trafic de pétrole et de 70% du trafic de conteneurs mondiaux⁴³. C'est le lieu de transit de l'approvisionnement énergétique des États développés, notamment les États membres de l'UE. Les pirates maritimes présents dans cette zone demandent des rançons qui leur servent à financer d'autres actes illicites tels que le terrorisme et la criminalité organisée⁴⁴. Aussi, ces pirates profitent de la situation d'instabilité politique de l'État somalien pour détourner les approvisionnements en aides humanitaires initialement destinées aux Somaliens. Ces actes de piraterie maritime ont incité le Programme Alimentaire Mondial (PAM) à faire un appel à la communauté internationale pour l'aider à protéger ces cargaisons d'aides alimentaires. La France et le Danemark ont répondu à ses appels, mais le PAM est bien conscient de la nécessité de mener des actions plus efficaces, en s'associant notamment avec l'UE⁴⁵. Les navires européens étant au même titre que d'autres en proie à cette recrudescence de la piraterie maritime, l'UE a mis en place des moyens pour éradiquer cette menace⁴⁶.

9. La guerre aux portes de l'UE. Dans le contexte du conflit armé entre l'Ukraine et la Russie aux portes de l'UE⁴⁷, les enjeux de sécurité et de sûreté maritimes pour l'UE atteignent des proportions cruciales. La proximité de la mer Noire et de la mer Baltique, régions stratégiques pour le commerce et les transports, expose directement l'UE aux répercussions d'un tel conflit. La mer Noire est d'une importance majeure, car elle est voie maritime vitale pour le transport de marchandises vers et depuis les États membres de l'UE. Ce conflit dans la région perturbe le trafic maritime, compromettant l'approvisionnement en énergie, en matières premières et en biens essentiels pour l'économie européenne. L'ordre public en mer et dans les ports devient une

⁴¹ Bulletin de l'observatoire économique de la défense n° 180, mai 2021, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://archives.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/publications-ecodef>

⁴² Bulletin de l'observatoire économique de la défense n° 180, mai 2021, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://archives.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/publications-ecodef>

⁴³ Bulletin de l'observatoire économique de la défense n° 180, mai 2021, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://archives.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/publications-ecodef>

⁴⁴ AZEBAZE-LABARTHE (D.), Le Parlement Européen et la lutte contre la piraterie maritime, in Chevallier-Govers, C. et Schneider, C. (Dir.), *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*. Editions Pedone, 2015, Paris, p.118.

⁴⁵ WOUTERS (J.), COGOLATI (S.), Les relations entre les Nations Unies et l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie maritime, in CHEVALLIER-GOVERS (C.), SCHNEIDER (C.) (Dir.), *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, éd. A. Pedone, 2015, p.99-114.

⁴⁶ cf. Titre 2 Partie 2, pp. 335 et s.

⁴⁷ Depuis le 25 février 2022.

préoccupation majeure pour l'UE, car ce conflit fait peser un risque de blocus navals ou d'attaques ciblées sur les infrastructures portuaires. De plus, la menace potentielle de migrations massives provenant des zones de conflit vers les côtes européennes amplifie les défis sécuritaires et humanitaires.

10. À ces éléments, s'ajoutent d'autres sources d'insécurité en mer qui justifient les actions de l'UE en faveur du maintien de l'ordre public en mer. Il s'agit notamment des pavillons de complaisance⁴⁸ contre lesquelles l'UE lutte, car ils sont susceptibles d'occasionner de graves accidents maritimes⁴⁹, mais aussi la crise migratoire par voie maritime à l'origine du drame incessant dont la Méditerranée est encore aujourd'hui le théâtre⁵⁰.

11. Au regard de tous ces éléments, il est essentiel pour l'UE de contribuer au maintien de l'ordre public en mer, car de cette contribution dépend la pérennité de diverses activités liées à la mer, et surtout la sécurité et la sûreté terrestres et maritimes de ses États membres. Pour mieux cerner cette contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer, il faut apporter des précisions au contenu de la notion d'« ordre public en mer ».

⁴⁸Encore appelé pavillon de de libre immatriculation. BEURIER (J. – P.), Le transport maritime, le droit et le désordre économique international, in la mer et son droit : mélange offert à Laurent LUCCHINI et Jean Pierre QUENEUDEC, A. Pédonne, 2003, pp. 87-99 ; BEURIER (J. – P.), La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolution et limites, DMF n° 645, févr. 2004, pp. 99-112 ; CHAUMETTE (P.), le contrôle des navires par l'État du port – ou la délivrance du pavillon ? in La norme, la ville, la mer. Ecrits de Nantes pour le doyen Yves PRATS, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 2000, pp. 265-282 ; LUCCHINI (L.), Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation, in L'Europe et la mer, pêche et navigation et environnement marin (Dir. CASADO RAIGON (R.)), 2005, Bruylant, pp. 205-214. Selon Peter LANGLAIS, Les pavillons de complaisance constituent un problème économique et juridique, réduction des charges fiscales, réduction du cout du transport et non-encadrement de la pratique de complaisance. LANGLAIS (P.), précité, p. 11-13.

⁴⁹ Le naufrage du pétrolier maltais Erika en est une parfaite illustration. Pour plus de détails, voir notamment : BEURIER (J. – P.), POUCHUS (Y. – F.), Les conséquences du naufrage de l'Erika : Risques, environnement, société, réhabilitation, PUR, 2005, 281 p. ; LILLE (F.), Pourquoi l'Erika a coulé : Les paradis de complaisance, Paris, éd. Esprit frappeur, 2000, 102 p.

⁵⁰ Le nombre de migrants arrivant par voie maritime (notamment la Méditerranée) au sein de l'UE est en forte augmentation depuis les Années 2010, et encore plus depuis 2015. L'Europe aux prises avec l'une des plus graves crises migratoires de l'Histoire », *Sud-ouest*, 26 août 2015, [En ligne] consulté en juillet 2023 : <https://www.sudouest.fr/international/europe/l-europe-aux-prises-avec-l-une-des-plus-graves-crisis-migratoires-de-l-histoire-7681343.php>

II. QUELQUES PRÉCISIONS SUR LA NOTION D'ORDRE PUBLIC EN MER

« *L'ordre est préférable au désordre* »

Bernard PIETTRE⁵¹

12. Avant d'entamer l'étude de la notion d'ordre public en mer, il convient de relever que le maintien de l'ordre public de façon générale suppose non seulement l'existence, mais aussi la potentialité d'un désordre⁵². Le trouble potentiel et/ou avéré constitue ainsi une condition. La mise en œuvre d'actions pour maîtriser les désordres avérés et prévenir les désordres potentiels intervient à travers des opérations, mais aussi des décisions politiques. Les deux sont intrinsèquement liés, car les opérations ne sont que la mise en œuvre de décisions politiques. Pour maintenir l'ordre public dans une zone ou dans un espace, n'y a donc pas seulement des actions isolées ou l'emploi de la force, mais il y a aussi une prise de décision se traduisant par une série d'actes ou de non-actes, processus contrôlé par les autorités⁵³. Le maintien de l'ordre public ne se fait donc pas qu'au moyen d'actions opérationnelles qui revêtent une dimension matérielle et concrète. Le maintien de l'ordre public repose aussi sur des actions moins concrètes.

13. La notion d'ordre public en mer⁵⁴ est une notion très peu employée et sur laquelle la doctrine ne s'est pas énormément penchée. Il n'existe actuellement aucune définition de la notion d'ordre public en mer⁵⁵ proposée par la doctrine anglophone⁵⁶. En ce qui concerne la doctrine francophone⁵⁷, seule la France s'est penchée sur la question. Il existe actuellement deux définitions doctrinales et une définition textuelle de cette notion en France. Mais avant de les aborder, il est essentiel de revenir sur la pertinence d'une telle notion.

14. Justification de l'emploi de la notion d'ordre public en mer. Puisque la notion d'ordre public s'applique à terre, cette notion peut également s'appliquer à d'autres espaces, notamment à l'espace maritime (la mer), cette notion étant nécessairement amenée à évoluer⁵⁸ et à s'adapter à des lieux⁵⁹. En effet, aucun texte ne limite l'application de la notion d'ordre public

⁵¹ PIETTRE (B.), Ordre et désordre : le point de vue d'un philosophe, [en ligne], <https://fermedesetoiles.com/documents/supports/ordre-et-desordre.pdf> consulté le 12 sept. 2022.

⁵² MANDEVILLE (A.), Le Système de maintien de l'ordre public du Royaume-Uni : modèle européen ou exception culturelle ? Tome 1. Editions Publibook, Paris, 2014, p.74. Dans cet article, l'auteur dit « le maintien de l'ordre public suppose l'existence d'un désordre », ce qui est très réducteur, car il exclut les désordres non advenus.

⁵³ MANDEVILLE (A.), Le Système de maintien de l'ordre public du Royaume-Uni : modèle européen ou exception culturelle ? Tome 1. Editions Publibook, 2014, Paris, p.74.

⁵⁴ Les notions d'ordre public en mer et ordre public maritime ne sont pas des synonymes. Le vocable « maritime » renvoie à des considérations de droit privé, contrairement aux vocables « en mer ». C'est la raison pour laquelle il sera question ici « d'ordre public en mer ».

⁵⁵ Que ce soit « *public order at sea* » ou encore « *maritime public order* ».

⁵⁶ Nos recherches ont porté sur les moteurs de recherches juridiques anglophones et sur les ressources documentaires en lignes anglophones, notamment *Web of Science* ; *Scopus* ; *Scholar Vox* ...

⁵⁷ Nos recherches se sont limitées au Canada, à la Belgique et à la France.

⁵⁸ ASSOUMOU (V. L.), L'ordre public sanitaire en Afrique francophone, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 2017, p. 27.

⁵⁹ L'ordre public n'est pas insensible à des données locales tenant éventuellement à des usages anciens. TERRE (F.), Rapport introductif, in *L'ordre public à la fin du XXème siècle*, Dalloz, Coll. Thèmes et commentaires, 1996, p. 4-5.

à l'espace terrestre. Cette notion qui est à l'origine terrestre peut donc bien s'appliquer en mer, mais aussi à d'autres espaces, aérien et spatial.

Le droit de la mer constitue une branche du droit international⁶⁰ qui, comme il sera démontré⁶¹, reconnaît clairement la notion d'ordre public en mer. On pourrait déduire de cette reconnaissance l'application de la notion d'ordre public à l'espace maritime.

À terre, l'ordre public est un concept intimement lié aux principes de bases d'une société et surtout à la liberté. Le maintien de l'ordre public vise à garantir l'exercice de certaines libertés individuelles, au besoin en limitant d'autres libertés individuelles. En mer, le principe de liberté des mers⁶² est un principe fondamental⁶³ prévu notamment par la Convention sur la haute mer de 1958⁶⁴ et par la Convention de Montego Bay⁶⁵. Plusieurs dangers⁶⁶ menacent cette liberté des mers, rendant ainsi impossible son exercice. Cette situation dans laquelle la liberté des mers est menacée nécessite la sauvegarde d'un ordre public tout comme à terre et donc l'application de la notion d'ordre public à l'espace maritime.

Enfin, la notion d'ordre public est intimement liée à la notion d'illicéité, car toute illicéité est susceptible de constituer un trouble à l'ordre public. En effet, l'illicéité renvoie au caractère de ce qui n'est pas permis, de ce qui est contraire à un texte, aux bonnes mœurs, à l'ordre public⁶⁷. La mer étant très souvent le théâtre d'actes illicites, on peut en conclure que l'ordre public s'applique en mer tout comme elle s'applique à terre.

15. La définition de la notion d'ordre public en mer proposée par le droit français et par la doctrine française présente quelques lacunes qu'il conviendra de présenter (**A**). En raison de ces lacunes, il semble pertinent d'enrichir cette définition en s'inspirant de la définition de notions proches telles que la notion d'ordre public (**B**).

A. Les lacunes de la définition actuelle de la notion d'ordre public en mer

16. La notion d'ordre public en mer selon le droit français. La notion d'ordre public en mer est reconnue en droit français où elle apparaît pour la première fois dans le décret de 1978

⁶⁰ En effet, la plus grande partie de la mer est extérieure à tout territoire étatique. Dans ce grand espace, les activités de tous les États se déploient, faisant ainsi de la mer un champ de relations internationales.

⁶¹ Voir paragraphe n° 31, l'ordre public en droit international, p. 17.

⁶² Cette liberté est encadrée et se décline en plusieurs libertés : la liberté de navigation, la liberté de survol, la liberté de poser des câbles, la liberté de construire des îles artificielles, la liberté de pêche, la liberté d'effectuer des recherches scientifiques en mer.

⁶³ GROTIUS, (H.), *De Mare Liberum* – De la liberté des mers, 1609, Centre de philosophie politique et juridique, Université de Caen, 1990, 82 p. ; LUCCHINI (L.), VOELCKEL (M.), *Droit de la mer – Tome 1, La mer et son droit – Les espaces maritimes*, Pedone, 1990, p. 5.

⁶⁴ Article 2 de la Convention sur la haute mer, Genève, 29 avril 1958 : « La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun État ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international ».

⁶⁵ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 déc. 1982, Recueil des Traités des Nations Unies, 1994 p. 4. V. art. 36, 58, 78, 87, 17-26, 52, 38.

⁶⁶ Piraterie maritime, terrorisme maritime, trafics illicites, naufrages notamment.

⁶⁷ CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, éd. PUF, 12^{ème} éd., Paris, 2018, p. 393, entrée « illicite ».

relatif à l'organisation des actions de l'État en mer⁶⁸. Ce décret dispose que le préfet maritime est investi d'une responsabilité générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État, notamment en ce qui concerne le maintien de l'ordre public en mer⁶⁹. Ce décret fait référence à la police administrative générale mise en œuvre par⁷⁰ le préfet maritime⁷¹. Selon ce décret, maintenir l'ordre public en mer est la principale mission du préfet maritime en mer. Ce décret ne donne pas le contenu de la notion d'ordre public en mer, mais il fait référence à la police administrative générale⁷². Celle-ci étant composée de la sécurité de la salubrité et de la tranquillité publiques, on peut en déduire que la mission du préfet maritime consiste à maintenir en mer la sécurité, la salubrité et la tranquillité publiques. Ces trois éléments semblent être le contenu de la notion d'ordre public en mer selon ce décret.

Ce décret a été abrogé par le décret du 6 février 2004⁷³, qui ajoute aux missions du préfet maritime, en plus de l'ordre public en mer, la protection de l'environnement, la coordination de la lutte contre les activités illicites et la sauvegarde des personnes. Cet ajout donne plus de consistance aux missions du préfet maritime, mais diminue la consistance de la notion d'ordre public en mer en réduisant ses composantes. En effet, à la lecture de ce texte, la sauvegarde des personnes en mer, la lutte contre les activités illicites et la protection de l'environnement ne sont pas des composantes de l'ordre public en mer, mais sont tout comme le maintien de l'ordre public en mer des missions du préfet maritime. Cette approche est réductrice selon Martine Le BIHAN GUENOLE.

17. Critique de la définition textuelle de la notion d'ordre public en mer. En effet, dans deux articles⁷⁴, Martine Le BIHAN GUENOLE précise que la mission du préfet maritime est de maintenir l'ordre public en mer. Selon elle, l'ordre public en mer est un tout qui englobe sécurité, salubrité, tranquillité publiques, mais aussi la protection de l'environnement, la lutte contre les

⁶⁸ Décret n° 78-272 du 9 mars 1978 (modifié) relatif à l'organisation des actions de l'État en mer, JORF du 11 mars 1978, p. 1028.

⁶⁹ Décret n° 78-272 du 9 mars 1978 (modifié) relatif à l'organisation des actions de l'État en mer, JORF du 11 mars 1978, p. 1028.

⁷⁰ La police administrative générale est mise en œuvre entre autres par le Premier ministre, le maire, le président du Conseil de département, le préfet de département. Article 1^{er} du décret n° 2004 du 6 févr. 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer, JORF n° 32 du 7 févr. 2004, p. 2616.

⁷¹ Le préfet maritime a autorité de police administrative générale en mer. Outre ses compétences de police administrative générale, il est également autorité de police administrative spéciale dans de nombreux domaines tels que la police des épaves maritimes et la pollution. Décret n° 78-272 du 9 mars 1978 (modifié) relatif à l'organisation des actions de l'État en mer, JORF du 11 mars 1978, p. 1028. La police administrative doit être différenciée de la police judiciaire. La police administrative s'analyse en un ensemble de mesures préventives de nature à protéger l'intégrité physique des administrés. Elle est chargée de constater les infractions à la loi, rassembler les preuves et en rechercher les auteurs. En cela, elle est associée à une mission de prévention des troubles à l'ordre public. Alors que la police judiciaire concerne la répression des troubles à l'ordre public. DUPUIS (G.), GUEDON (M. - P.), CHRETIEN (P.), Droit administratif, éd. Sirey, 2009, p. 525 ; ASSOUMOU (V. L.), L'ordre public sanitaire en Afrique francophone, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 2017, p. 26.

⁷² La police administrative générale est composée de trois éléments, la sécurité, la salubrité et la tranquillité publique. Cette trilogie découle de la loi française de 1884 précitée. Cette loi, qui donne le sens concret de cette trilogie, a permis de déterminer en trois points le contenu du maintien de l'ordre public au sens de la police administrative. DEGNI-SEGUI (R.), Droit administratif général, L'action administrative, Tome 1, Abidjan, Édition CEDA, 2003, p. 430.

⁷³ Décret n° 2004 du 6 févr. 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer, JORF n° 32 du 7 févr. 2004, p. 2616.

⁷⁴ Le BIHAN GUENOLE (M.), Le préfet maritime, représentant de l'État en mer, DMF n° 757, 2014, p. 377-387, Le BIHAN GUENOLE (M.), Conteneur en mer et action en recouvrement des frais engagés par l'État pour leur réparation, DMF n° 726, 2011, p. 510-517.

activités illicites en mer et la sauvegarde des personnes en mer. À la lecture de ses deux articles, la notion d'ordre public en mer a donc plus de consistance que ce qui est prévu par le décret de 2004. On pourrait imaginer que ce décret soit révisé afin de disposer que la principale mission du préfet maritime est le maintien de l'ordre public en mer pour le compte de l'État français. Cette révision permettrait d'élargir et de détailler les différentes composantes de cette principale mission du préfet maritime, ce qui est gage de plus de clarté.

18. La notion d'ordre public en mer selon la doctrine française. Il existe actuellement deux définitions doctrinales de la notion d'ordre public en mer, celle du Sénateur Michel d'AILLIERES⁷⁵ reprise à l'identique par quelques auteurs⁷⁶ et celle de Robert RÉZENTHEL⁷⁷.

19. La notion d'ordre public en mer selon le Sénateur Michel d'AILLIERES. La définition proposée par cet auteur est calquée sur la définition de l'ordre public en droit interne français et sur le contenu de la notion d'ordre public en mer du décret de 1978 précité, en l'occurrence l'ordre public en mer en matière de police administrative. Selon lui, l'ordre public en mer se rattache à trois catégories de préoccupations qui sont l'organisation des secours en mer, la lutte contre la pollution et la réduction des troubles à l'ordre public en mer. Cette définition, antérieure au décret de 2004 et reprise à l'identique par la doctrine⁷⁸ bien après ce décret, présente deux lacunes.

20. Les lacunes de la définition proposée par le Sénateur Michel d'AILLIERES. Premièrement cette définition apparaît partiellement circulaire, car l'un de ses éléments constitutifs reprend le terme défini, en l'occurrence le « trouble à l'ordre public en mer ».

Aussi, cette définition est calquée sans justification sur la fameuse trilogie administrative relative à l'ordre public général en droit interne français qui comprend : la tranquillité publique, la sécurité publique et la salubrité publique⁷⁹. En effet, à terre, les subdivisions de cette trilogie administrative sont justifiées. **La sécurité publique** vise à prévenir les accidents qui menacent les administrés⁸⁰ et consiste en la protection contre les accidents et s'applique à la circulation⁸¹. **La salubrité publique** quant à elle est une branche de l'hygiène publique qui embrasse tout ce qui concerne la salubrité des villes, des établissements publics, des habitations privés, des halles et des

⁷⁵ Propos du Sénateur M. d'Aillières, Rapport n° 488 du Sénat sur le projet de loi relatif aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer, séance du 8 juin 1994.

⁷⁶ Notamment DUCHESNE (T.), La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences de l'ordre public en mer, in L'ordre public et la mer, CUDENNEC (A.) (Dir.), Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 21-30.

⁷⁷ RÉZENTHEL (R.), Le Maintien de l'ordre public en mer et sur les plans d'eau portuaires, DMF n° 618, 2001, pp. 749-762.

⁷⁸ Notamment DUCHESNE (T.), La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences de l'ordre public en mer, in L'ordre public et la mer, CUDENNEC (A.) (Dir.), Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 21-30.

⁷⁹ Cette trilogie découle de la loi française de 1884 précitée. Cette loi, qui donne le sens concret de cette trilogie, a permis de déterminer en trois points le contenu du maintien de l'ordre public au sens de la police administrative. DEGNI-SEGUI (R.), Droit administratif général, L'action administrative, Tome 1, Abidjan, Édition CEDA, 2003, p. 430.

⁸⁰ DEGNI-SEGUI (R.), Droit administratif général, L'action administrative, Tome 1, Abidjan, Édition CEDA, 2003, p. 430.

⁸¹ Loi du 5 avril 1884 relative à la prévention des accidents et fléaux calamiteux (épidémies, incendies, inondations ...), JORF du 6 avril 1884.

marchés ainsi que des denrées alimentaires vendues dans les lieux ouverts au public⁸². De ce fait, elle a pour objet l'hygiène et la sauvegarde de la santé publique. Enfin, **la tranquillité publique** renvoie à la quiétude des administrés. Elle vise à garantir le calme, le repos et l'exercice des activités des habitants qui sont potentiellement troublés par des manifestations, des émeutes, des rixes ou tous autres rassemblements⁸³.

La transposition de cette trilogie en mer n'est pertinente que si le découpage est justifié. Cette justification pourrait être la suivante : **la sécurité publique en mer** pourrait renvoyer à la prévention des accidents maritimes ; **la salubrité publique en mer** pourrait renvoyer à la protection de l'environnement marin et à la lutte contre toute forme de pollutions du milieu marin ; et enfin **la tranquillité publique en mer** pourrait renvoyer à la lutte contre les activités illicites en mer que sont notamment les trafics illicites⁸⁴, la piraterie maritime et le terrorisme maritime. Dans l'état actuel de la doctrine, aucun auteur ne propose de/cette justification.

De plus, avec les ajouts du décret de 2004 évoqué précédemment, cette définition doctrinale aurait pu transposer cette trilogie en y ajoutant les nouvelles prérogatives du préfet maritime, en l'occurrence la protection de l'environnement, la coordination de la lutte contre les activités illicites et la sauvegarde des personnes en mer.

21. L'ordre public en mer selon Robert RÉZENTHEL. Dans son article intitulé « Le maintien de l'ordre public en mer et sur les plans d'eau portuaires »⁸⁵, pour définir l'ordre public en mer, Robert RÉZENTHEL définit d'abord l'ordre public et les différents principes dont la sauvegarde est importante. Il définit ensuite l'ordre public en mer comme étant la transposition de ces différents principes en mer. Sur cette base, il précise que les troubles à l'ordre public en mer sont notamment caractérisés par : les entraves à la navigation, les actes de violences à bord ou par les navires, l'immigration irrégulière et les infractions douanières.

Au regard de cet article, l'ordre public en mer a plus de consistance que ce qui est proposé non seulement par le Sénateur Michel D'AILLIERES, mais aussi ce qui est prévu par le décret de 2004 précité. Cette définition constitue un excellent terreau de recherche susceptible d'être enrichie.

B. Enrichissement de la définition de la notion d'ordre public en mer

22. La démarche employée par Robert REZENTHEL⁸⁶ pour définir la notion d'ordre public en mer est quasiment la même que celle employée par plusieurs auteurs pour définir

⁸² ASSOUMOU (V. L.), L'ordre public sanitaire en Afrique francophone, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, 2017, p. 27.

⁸³ FRIER (P.L.), PETIT (J.), Droit administratif, 9^{ème} éd. Issy-Les-Moulineaux, LGDJ, p. 286.

⁸⁴ Trafics d'êtres humains, d'armes, de stupéfiants.

⁸⁵ RÉZENTHEL (R.), Le Maintien de l'ordre public en mer et sur les plan d'eau portuaires, DMF n° 618, 2001, pp. 749-762.

⁸⁶ RÉZENTHEL (R.), Le Maintien de l'ordre public en mer et sur les plans d'eau portuaires, DMF n° 618, 2001, pp. 749-762.

certaines variantes de la notion d'ordre public, notamment l'ordre public écologique⁸⁷. Cette démarche consiste à définir préalablement la notion générale d'ordre public pour déterminer les valeurs fondamentales que l'ordre public vise à préserver, et à transposer ces valeurs à la variante de l'ordre public dont il s'agit, en l'occurrence l'écologie, et en ce qui nous concerne la mer. La variante de l'ordre public a de ce fait pour contenu l'ensemble des valeurs fondamentales à protéger selon ladite variante. Cette démarche est à notre sens pertinente, mais lacunaire pour ce qui est de la définition de la notion d'ordre public en mer. Pour déterminer le contenu de la notion d'ordre public en mer, avant de déterminer les valeurs fondamentales à préserver en mer, il est nécessaire de déterminer un ou plusieurs ordres juridiques de rattachement, car ces valeurs sont susceptibles de varier d'un ordre juridique à l'autre.

23. De ce fait, pour enrichir la définition de la notion d'ordre public en mer, il sera nécessaire de définir non seulement les ordres juridiques de rattachement de cet ordre public en mer (1), mais aussi de mieux préciser le contenu de la notion d'ordre public en mer (2).

1. DESIGNATION DES ORDRES JURIDIQUES DE RATTACHEMENT DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

24. Pourquoi un ordre juridique de rattachement ? Définir l'ordre juridique de rattachement est essentiel, car selon GUILLAUME (J.), l'ordre public désigne les règles, les valeurs et les principes les plus fondamentaux d'un ordre juridique⁸⁸. Selon cet auteur, la définition de l'ordre public – et par extension d'une variante de l'ordre public – suppose l'existence d'un ordre juridique de référence⁸⁹. Ceci se justifie par le fait que l'ordre public est propre à chaque ordre juridique⁹⁰ et son contenu découle dudit ordre juridique et varie en fonction de celui-ci. Cet ordre juridique peut être national, européen ou international (ou transnational).

25. Les différents ordres juridiques de rattachement de la notion d'ordre public en mer. Les travaux menés jusque-là par la doctrine⁹¹ sur l'ordre public en mer ne concernent que l'ordre public en mer rattaché à l'ordre juridique national. À notre sens, il n'y a pour le moment

⁸⁷ BELAÏDI (N.), La lutte contre les atteintes globales à l'environnement : vers un ordre public écologique ?, Bruylant, 2008, 516 p. ; VAN LANG (A.), L'émergence d'un ordre public écologique en mer, in *Ordre public et la mer*, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 31-44 ; BOUTELET (M.) et FRITZ (J. – C.), *L'ordre public écologique Towards an ecological public order* Bruylant, Bruxelles, 2005, 345 p.

⁸⁸ GUILLAUME (J.), *Ordre public international. – Notion d'ordre public international*, Jurisclasseur Fasc. 40, Lexis 360, 2 mai 2018, p. 1.

⁸⁹ GUILLAUME (J.), *Ordre public international. – Notion d'ordre public international*, Jurisclasseur Fasc. 40, Lexis 360, 2 mai 2018, p. 1.

⁹⁰ Voir en Annexe n° 2 le schéma sur les différents ordres juridiques (les différents échelons) de l'ordre public.

⁹¹ RÉZENTHEL (R.), *Le Maintien de l'ordre public en mer et sur les plans d'eau portuaires*, DMF n° 618, 2001, pp. 749-762 ; D'AILIERES (M.), *Rapport n° 488 du Sénat sur le projet de loi relatif aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer*, séance du 8 juin 1994 ; DUCHESNE (T.), *La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences de l'ordre public en mer*, in *L'ordre public et la mer*, CUDENNEC (A.) (Dir.), Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 21-30.

aucune étude sur l'ordre public en mer rattaché à l'ordre juridique international ni à l'ordre juridique européen. L'ordre public en mer est pourtant protéiforme selon nous, car il peut être rattaché à plusieurs ordres juridiques et se voir appliquer plusieurs régimes juridiques. En effet, la mer est un espace particulier. Il s'agit d'un espace international dans sa majorité, avec des intérêts pour la plupart internationaux. Plusieurs acteurs interviennent en mer, à plusieurs échelons, en l'occurrence les personnes privées, les administrations nationales et les agences européennes notamment. De même, plusieurs ordres juridiques y interviennent à travers des textes législatifs, des conventions et accords internationaux, et aussi des actions. Les États prennent des lois qui s'appliquent en mer, l'UE dans le cadre de ses compétences adopte des textes qui s'appliquent en mer, et plusieurs conventions internationales s'appliquent en mer.

De plus, selon Jean-François TALLEC, « que la norme soit nationale, européenne ou internationale, l'intervention des pouvoirs publics en mer est notamment conditionnée par la préservation de l'ordre public en mer »⁹². Ainsi, toutes les normes qui s'appliquent en mer doivent contribuer à maintenir l'ordre public en mer, ou du moins ne pas le troubler. Pour ces raisons, l'ordre public en mer doit être rattaché à plusieurs ordres juridiques, national, européen et international, chacun de ces ordres jouant un rôle spécifique. La combinaison de ces différents rôles permet d'assurer le bon ordre en mer ou le maintien de l'ordre public en mer dans sa globalité.

En résumé, chaque ordre juridique apporte sa contribution au maintien d'un seul et même ordre public en mer, car il leur est commun. L'ordre public en mer n'est donc maintenu dans sa globalité que par la combinaison de la contribution de chaque ordre juridique. Dans le cadre de cette thèse, l'ordre public en mer ne sera pas étudié dans sa globalité, mais seule la contribution de l'UE en tant qu'ordre juridique sera abordée. L'étude de cette contribution de l'UE permettra tout de même d'étudier – non exhaustivement – la contribution des acteurs d'autres échelons.

2. ENRICHISSEMENT DU CONTENU DE LA NOTION D'ORDRE PUBLIC EN MER

26. Pour déterminer le contenu de la notion d'ordre public en mer, il est pertinent d'adopter la démarche décrite précédemment qui consiste à définir la notion d'ordre public général pour en déterminer le contenu **(a)**, et transposer ce contenu en mer en identifiant les valeurs les plus fondamentales en mer **(b)**.

⁹² TALLEC (J. – F.), L'évolution du cadre juridique de l'action de l'État en mer : Une meilleure sécurité des espaces maritimes par le renforcement de la place de l'autorité judiciaire, DMF n° 726, 2011, pp. 497-503.

a) L'ORDRE PUBLIC : UNE NOTION PROTEIFORME

27. L'ordre public est une notion juridique à contenu variable, car il s'agit d'une notion dont la dénomination et le signifiant restent constants, mais dont le domaine, le champ et la signification sont mouvants et évoluent en fonction de facteurs spatio-temporels⁹³. C'est une notion sur laquelle la doctrine s'est énormément penchée dans l'optique d'en proposer une définition. Dans les travaux de thèse de Philippe MALAURIE en 1953, ce dernier avait recensé à l'époque vingt-deux définitions et en avait proposé une vingt-troisième⁹⁴. Depuis lors, de nombreux auteurs ont proposé d'autres définitions de cette notion⁹⁵.

28. L'ordre public est à la base une notion purement interne⁹⁶ même si elle est employée en droit international et en droit de l'UE⁹⁷. Plusieurs travaux ont été menés non seulement pour rattacher la notion d'ordre public aux ordres juridiques européen⁹⁸ et international⁹⁹, mais aussi pour présenter la diversité et la transdisciplinarité de cette notion. Aucune branche du droit interne et aucun ordre juridique ne semble échapper à son application¹⁰⁰. Dans les développements qui suivront, la mise en exergue du point commun des définitions de la notion d'ordre public de ces

⁹³ LEGROS (R.), Les notions à contenu variable en droit pénal, in PERELMAN (C.), VANDER ELST (R.) (dir.), Les notions à contenu variable en droit, Bruxelles, Bruylant, 1984, p. 2.

⁹⁴ MALAURIE (Ph.), Les contrats contraires à l'ordre public. Étude de droit civil comparé : France, Angleterre, U.R.S.S., Thèse, Reims, éd. Matot-Braine, 1953, v. spéc. le paragraphe n° 99, p. 69, et l'appendice, p. 261-263. ; ALGLAE (E.), Définition de l'ordre public en matière civile, Revue pratique de droit français (jurisprudence, doctrine, législation), 1868, première section p. 444 et s., seconde section, p. 524 et s. ; DABIN (J.), Autonomie de la volonté et loi impératives, ordre public et bonnes mœurs, sanctions de la dérogation aux lois, en droit interne, in Annales de droit et sciences politiques Louvain-la-Neuve : Université catholique, 1940, p. 190 et s.

⁹⁵ LACHAUME (J. - F.), Préface, in Les moyens d'ordre public dans la procédure administrative contentieuse, PUF, 1980 ; CORNU (G.), Vocabulaire juridique, Association Henri Capitant, coll. Quadrige, PUF, 2001, p. 714.

⁹⁶ L'ordre public étant une notion purement interne, il est impératif d'en cerner la définition dans toutes les branches du droit interne. Le point commun à ces différentes définitions permettra de proposer une définition à la notion d'ordre public en mer.

⁹⁷ La notion d'ordre public est avant et par-dessus tout un concept de droit interne. Parler d'ordre public au niveau européen et international constitue donc un emprunt et cet emprunt, comme tout autre, n'est pas sans conséquence. Plusieurs notions de droit interne sont utilisées pour rendre compte de réalités autres que nationales. C'est le cas notamment de la notion de constitution. Pour la doctrine, cet emprunt de la notion de constitution à propos du Traité de Rome fait courir un « *risque de céder aux attraites des analogies hasardeuses ou de sombrer dans la facilité sémantique* ». SIMON (D.), Le système juridique communautaire, PUF, 1^{ère} éd. 1997, p. 33.

⁹⁸ SUDRE (F.), Existe-t-il un ordre public européen ? in TAVERNIER (P.), Quelle Europe pour les droits de l'Homme ?, Bruylant, pp. 39-91 ; SUDRE (F.), L'ordre public européen, Université de Caen, 11-12 mai 2000 ; PICARD (E.), Influence du droit communautaire sur la notion d'ordre public, AJDA, n° spécial, juin 1996, pp. 55-75, spéc. p. 56.

⁹⁹ TRAIN (F. - X.) et JOBARD-BACHELIER (M. - N.), L'ordre public international. Conditions d'intervention de l'exception d'ordre public. Applicabilité des règles étrangères et appartenance des valeurs au for. Origine et contenu des valeurs intangibles du for, Juris Classeur Civil Code, fasc. 42, 2010, n° 1 ; SINAY-CYTERMANN (A.), Les tendances actuelles de l'ordre public international, in Les relations privées internationales, Mélanges en l'honneur du professeur Bernard AUDIT, LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2014, p. 635 et s. ; FORTEAU (M.), L'ordre public transnational ou réellement international. L'ordre public international face à l'enchevêtrement croissant du droit international privé et du droit international public, Journal de droit international (Clunet), 2011, doctr. 1, p. 3, spéc. n° 10, p. 7. ; LALIVE (P.), Ordre public transnational (ou réellement international) et arbitrage international, Rev. arb. 1986, p. 329 et s. ; AMINI (S.), Les ordres publics international et économique en droit international : entre confrontation et articulation, Thèse Dactyl., Université Panthéon-Sorbonne, Paris 2012, p. 138 et s. et p. 350 et s. ; DOMESTICI (M.J.), Recherche sur l'ordre public international, Thèse de doctorat, Nice, 1979 ; DOMESTICI-MET (M. - J.), Du jus cogens aux normes intransgressibles. Quelques réflexions sur les techniques et disciplines juridiques impliquées dans le développement d'un ordre public international. In Mél. Louis Dubouis, Dalloz, 2002, p. 661-710.

¹⁰⁰ PICARD (E.), Influence du droit communautaire sur la notion d'ordre public, AJDA n° spéc., 1996, p. 55 ; JULLIOT DE LA MORANDIERE (L.), L'ordre public en droit privé interne, éd. Études Capitant, 1939, p. 381 : « Tout ordre juridique réclame son ordre public ».

différentes branches du droit interne et non interne permettra d'enrichir la définition à la notion d'ordre public en mer.

29. L'ordre public en droit interne français. En droit interne français, l'ordre public, défini par la loi française du 5 avril 1884¹⁰¹, est avant tout un objectif constitutionnel qui revêt deux formes, générale et spéciale¹⁰². Plusieurs branches du droit interne français¹⁰³ se sont approprié cette notion. Ainsi, on peut distinguer : l'ordre public en droit administratif et en contentieux administratif ; l'ordre public en droit civil, en droit des contrats et en procédure civile ; l'ordre public en droit pénal et procédure pénale ; l'ordre public en droit international privé ; l'ordre public en droit constitutionnel ; l'ordre public économique qui peut être de direction ou de protection, et enfin l'ordre public en droit du travail ou l'ordre public social¹⁰⁴.

La lecture de toutes ces définitions permet de constater une juxtaposition de conceptions de la notion d'ordre public appliquées à des matières et à des situations diverses et différentes¹⁰⁵.

30. L'ordre public en droit de l'UE. En droit de l'UE, il faut distinguer d'une part l'ordre public dérogatoire, et d'autre part l'ordre public de l'Union européenne.

L'ordre public dérogatoire¹⁰⁶ est le seul qui figure dans les traités européens¹⁰⁷. Il vise l'ordre public des États membres¹⁰⁸. Cet ordre public suppose une menace réelle suffisamment grave affectant un intérêt fondamental d'un des États membres¹⁰⁹. L'interprétation de cette menace est faite dans le contexte du droit de l'UE¹¹⁰. Cet ordre public est perçu non seulement comme la limite aux libertés reconnues par les traités européens telles que la libre circulation des personnes¹¹¹,

¹⁰¹ LE YONCOURT (T.), L'ordre public dans la loi française de 1884, in DUBREUIL (C. - A.), L'ordre public, éd. Cujas, 2013, p. 41-43. La définition proposée par cette loi a été étendue à de nombreuses reprises par la jurisprudence, notamment par les célèbres arrêts Morsang-Sur-Orge et Lutétia.

¹⁰² Pour plus de détails sur ces deux formes de l'ordre public en droit interne français, voir le schéma en **Annexes n°3**.

¹⁰³ Voir en **Annexes n° 4 la définition de l'ordre public dans les différentes branches du droit interne français**.

¹⁰⁴ Voir en **Annexes n°4 la définition de l'ordre public dans les différentes branches du droit interne français**.

¹⁰⁵ DRAGO (G.), Avant-propos, In L'ordre public, Rapport annuel 2013, La documentation française, Paris 2014, p. 91 et s., spéc. p. 95. L'ordre public en droit de la famille : DUARD - BERTON (C.), L'ordre public en droit de la famille, Thèse de doctorat, Paris II Panthéon Assas, 2004. L'ordre public écologique : BELAÏDI (N.), La lutte contre les atteintes globales à l'environnement : vers un ordre public écologique ?, Bruylant, 2008, 516 p. ; VAN LANG (A.), L'émergence d'un ordre public écologique en mer, in Ordre public et la mer, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 31-44 ; BOUTELET (M.) et FRITZ (J. - C.), L'ordre public écologique Towards an ecological public order Bruylant, Bruxelles, 2005, 345 p. ; L'ordre public procédural : BELOT (J.), L'ordre public dans le procès pénal, Thèse de doctorat, Nancy, 1980, p. 23. ; L'ordre public moral : CHAPUS (R.), Droit administratif général, t. 1, Montchrestien, 2001, coll. Domat droit public, n° 904. L'ordre public substantiel : EUDIER (F.), Ordre public substantiel et office du juge, Thèse de doctorat, Rouen, 1994.

¹⁰⁶ Le Terme « dérogatoire » est celui qu'emploie la doctrine : KARYDIS (G.), L'ordre public dans l'ordre juridique communautaire, un concept à géométrie variable, RTDE 2002, p. 1 et s. ; POILLOT-PERUZZETTO, Ordre public et loi de police dans l'ordre communautaire : Travaux comité fr. DIP 2002-2004, p. 65 et s., spéc. p. 78-79.

¹⁰⁷ Article 4(2) du TUE et articles 36, 45(3), 52, 65(1)b, 72, 202, 276, 347 du TFUE.

¹⁰⁸ Il s'agit du bon ordre des États membres dont les violations sont qualifiées de troubles.

¹⁰⁹ CJCE, 27 octobre 1977 - Bouchereau - affaire no 30/77 - Rec. p. 1999 point 35 ; CJCE, 10 février 2000 - Ömer Nazli e.a. - affaire no C-340/97 - Rec. p. I-973 point 57.

¹¹⁰ CJCE, 27 oct. 1977, Régina c/ Pierre BOUCHEREAU, aff. C-30-77, point 35.

¹¹¹ CJCE, 29 octobre 1998 - Commission c/ Espagne - affaire no C-114/97 - Rec. p. I-6717 point 42 ; CJCE, 9 mars 2000 - Commission c/ Belgique - affaire no C-355/98 - Rec. p. I-1234 point 29.

des services¹¹², des capitaux¹¹³ et des marchandises¹¹⁴, mais aussi comme la limite aux actions des institutions européennes relatives à la création d'un espace de liberté, sécurité et justice¹¹⁵. En effet, aucune liberté conférée par le droit de l'UE ne doit être exercée en violation de la sécurité publique, de la salubrité publique ou encore de la santé publique d'un des États membres de l'UE. Ces trois éléments ont été enrichis au fil des années par la jurisprudence de la Cour de justice de l'UE (ci-après CJUE). Ainsi, la libre circulation des marchandises au sein de l'UE ne doit pas se faire en violation notamment de la moralité publique¹¹⁶, de la santé publique¹¹⁷, ou encore de la liberté de manifester¹¹⁸.

Parmi les éléments qui constituent l'ordre public au sein des États membres, la santé publique occupe une place prépondérante¹¹⁹. Cet ordre public varie d'un État à l'autre, ces derniers étant libres de le déterminer¹²⁰. Cette notion d'ordre public dans le contexte communautaire, qui est la justification d'une dérogation aux principes et libertés fondamentales de l'UE, doit être interprétée¹²¹ et entendue strictement¹²². Les États membres peuvent déterminer ce qui est d'ordre public, mais cette détermination n'est pas unilatérale, elle est encadrée par le droit de l'UE et contrôlée par la Commission européenne¹²³. La détermination de ce qui est d'ordre public n'est donc pas de la compétence exclusive des États membres. Ces derniers sont toutefois admis à s'y fonder pour déroger aux règles du marché intérieur¹²⁴, sans s'abstenir d'appliquer correctement le droit de l'UE¹²⁵.

L'ordre public de l'Union européenne quant à lui est un ensemble de règles ou de principes de source européenne (UE) dont le respect est jugé crucial par l'Union européenne. Cet ordre public

¹¹² CJCE, 19 janvier 1999 - *Calfa* - affaire no C-348/96 - *Rec. p. I-11* points 21 et 23.

¹¹³ CJCE, 14 décembre 1995 - *Sanz de Lera e.a.* - affaires no C-163/94, C-165/94 et C-250/94 - *Rec. p. I-4821* points 2 et 25 ; CJCE, 14 mars 2000 - *association Eglise de scientologie de Paris e.a.* - affaire no C-54/99 - *Rec. p. I-1353* point 18.

¹¹⁴ Art. 36 du TFUE : Les dispositions des articles 34 et 35 ne font pas obstacle aux interdictions ou restrictions d'importation, d'exportation ou de transit, justifiées par des raisons de moralité publique, d'ordre public, de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, de protection des trésors nationaux ayant une valeur artistique, historique ou archéologique ou de protection de la propriété industrielle et commerciale. Toutefois, ces interdictions ou restrictions ne doivent constituer ni un moyen de discrimination arbitraire ni une restriction déguisée dans le commerce entre les États membres. CJCE, 20 fév. 1979, *Cassis de Dijon*, aff. 120/78 ; CJCE, 14 nov. 1979, *Henn et Darby*, aff. C-34/79 ; CJCE, 23 nov. 1978, *Thompson* aff. C-7/78.

¹¹⁵ KARYDIS (G.), L'ordre public dans l'ordre juridique communautaire, un concept à géométrie variable, RTDE 2002, p. 1 et s. ; POILLOT-PERUZZETTO, Ordre public et loi de police dans l'ordre communautaire : Travaux comité fr. DIP 2002-2004, p. 65 et s., spéc. p. 78-79.

¹¹⁶ CJCE, 14 déc. 1979, *Henn et Darby* aff. 34/79 ; CJUE, 14 fév. 2008, *Dynamic Medien*, aff. C-244/06.

¹¹⁷ CJCE, 25 nov. 2005, *Schwartz*, aff. C-366/04 ; CJC, 3 déc. 1998, *Bluhme*, aff. C-67-97.

¹¹⁸ CJCE, 2003, *Schmidberger*, aff. C-112/00.

¹¹⁹ « Selon une jurisprudence constante, la santé et la vie des personnes occupent le premier rang parmi les biens ou intérêts protégés par l'article 30 CE, et il appartient aux États membres, dans les limites imposées par le traité, de décider du niveau auquel ils entendent en assurer la protection » (point 39), CJCE, 2007, *Rozengreen*, aff. C-170/04.

¹²⁰ CJCE, 2008, *Com c/ Allemagne*, aff. C-141/07.

¹²¹ Interprétation nationale.

¹²² CJCE, 19 janvier 1999 - *Calfa* - affaire no C-348/96 - *Rec. p. I-11* points 21 et 23 ; CJCE, 9 mars 2000 - *Commission c/ Belgique* - affaire no C-355/98 - *Rec. p. I-1234* point 28.

¹²³ CJCE, 4 déc. 1974, *Van Duyn*, Aff. 41/74, point 18.

¹²⁴ CJCE, 12 juil. 1979, *Com c/ Allemagne*, aff. 153/78, point 5.

¹²⁵ CJCE, 7 décembre 1995 - *Commission c/ France* - affaire no C-52/95 - *Rec. p. I-4443* point 38 ; CJCE 9 décembre 1997 - *Commission c/ France* - affaire no C-265/95 - *Rec. p. I-6990* point 55.

est inspiré du modèle de l'ordre public des États membres, mais s'en distingue du point de vue du contenu et de l'ordre juridique de référence¹²⁶.

Dans les rapports verticaux, compte tenu du principe de primauté¹²⁷ dont jouit le droit de l'Union européenne et de l'effet direct dont jouissent certains actes de l'UE¹²⁸, le recours à la notion d'ordre public de l'Union européenne – pour rendre impératif le droit de l'UE – est inutile, car le principe de primauté et le principe d'effet direct absorbent l'impérativité communautaire¹²⁹. En revanche, dans les relations horizontales, c'est-à-dire dans les relations entre particuliers, la notion d'ordre public de l'Union européenne peut être utile¹³⁰.

Cet ordre public de l'Union européenne se dédouble en deux catégories¹³¹, l'ordre public interne européen, mis en œuvre dans les rapports intra-européens – c'est-à-dire entre États membres – et l'ordre public international européen, mis en œuvre dans les rapports extra-européens – c'est-à-dire entre États membres et États tiers –.

31. L'ordre public en droit international. L'ordre public international est un ensemble de normes ou des valeurs faisant l'objet d'un consensus universel et pouvant être sauvegardées devant n'importe quel tribunal¹³². Il faut distinguer deux ordres publics internationaux. D'une part

¹²⁶ BASEDOW (J.), Recherches sur la formation de l'ordre public européen dans la jurisprudence, in Mélanges en l'honneur de LAGARDE (P.), Dalloz, 2005, p. 55 et s. ; STRUYCKEN (T.), L'ordre public de la Communauté européenne, in Mél. en l'honneur de GAUDEMET-TALLON (H.), Dalloz, 2008, p. 617 s.

¹²⁷ Selon le principe de primauté du droit de l'UE, en cas de conflit entre le droit de l'UE et le droit national des États membres, c'est le droit de l'Union qui prévaut. Pour plus de détails sur ce principe, voir notamment MEUNIER (P.), LEPERS (J.), (sous la dir.), La primauté du droit de l'Union européenne : intégration et valorisation du principe, Europe, juillet 2014, supplément au n° 7, 35 p. ; CASSIA (P.), SAULNIER-CASSIA (E.), La primauté du droit de l'Union européenne dans le traité "modificatif" : ce qui change, Europe, déc. 2007, n°12, p 11 -13.

¹²⁸ Le principe d'effet direct en droit de l'UE désigne la capacité de certaines dispositions du droit de l'Union à conférer directement des droits aux particuliers, qui peuvent les faire valoir directement devant les tribunaux nationaux, sans attendre une transposition dans le droit national. Pour plus de détails sur ce principe, voir notamment MEHDI (R.), « Ordre juridique de l'Union européenne – effet direct », JurisClasseur Europe Traité, fasc. 195, novembre 2022, § 16 ; THILL (M.), La primauté et l'effet direct du droit communautaire dans la jurisprudence luxembourgeoise, RFDA, 1990, p. 978.

¹²⁹ GUILLAUME (J.), Ordre public international. – Notion d'ordre public international, Jurisclasseur Fasc. 40, Lexis 360, 2 mai 2018, p. 25. L'impérativité communautaire n'est pas un terme couramment employé par la doctrine. À notre sens, il s'agit de la nécessité donner priorité au droit de l'Union, d'assurer son application effective et uniforme dans tous les États membres et de garantir que les objectifs de l'UE sont atteints conformément aux traités ; d'assurer la prééminence et l'effectivité du droit de l'Union européenne (UE) au sein des États membres. Dans ce contexte, les principes de primauté et d'effet direct sont des manifestations de cette impérativité, garantissant que le droit de l'Union est respecté et mis en œuvre de manière cohérente et effective au sein des États membres. En reconnaissant que le droit de l'UE a la préséance sur le droit national des États membres en cas de conflit, le principe de primauté garantit que les États membres ne peuvent pas adopter ou maintenir des règles contraires aux obligations européennes. Cela s'assure que le droit de l'UE n'est pas dilué ou contourné par les législations nationales divergentes. De même, en garantissant l'invocabilité du droit de l'UE par les particuliers directement devant les juridictions nationales, le principe d'effet direct renforce l'effectivité du droit de l'UE en permettant à ses normes de produire des effets concrets au niveau individuel, sans dépendre uniquement des mécanismes institutionnels pour sa mise en œuvre. Les citoyens eux-mêmes peuvent donc être les gardiens du droit de l'UE en le faisant respecter devant leurs tribunaux nationaux.

¹³⁰ GUILLAUME (J.), Ordre public international. – Notion d'ordre public international, Jurisclasseur Fasc. 40, Lexis 360, 2 mai 2018, p. 25.

¹³¹ STRUYCKEN (T.), L'ordre public de la Communauté européenne, in Mél. en l'honneur de GAUDEMET-TALLON (H.), Dalloz, 2008, p. 617 et s.

¹³² Il faut donc considérer qu'un large consensus suffit à parler d'ordre public international. RACINE (J. – B.), L'arbitrage commercial international et l'ordre public, LGDJ, 1999, n° 632 et s. ; FORTEAU (M.), L'ordre public « transnational » ou « réellement international ». L'ordre public international face à l'enchevêtrement croissant du droit international privé et du droit international public, JDI 2011, doctr. 1, p. 3 et s.; Sentence 4 oct. 2006, aff. n° ARB/00/7, § 139: Le tribunal arbitral a défini l'ordre public véritablement international dans l'affaire World Duty Free Company Limited c/ Kenya: « The term "international public policy" [...] is sometimes used with another meaning, signifying an international consensus as to universal standards and accepted norms of conduct that must be

l'ordre public international au sens du droit des gens, c'est-à-dire le *jus cogens*¹³³. D'autre part l'ordre public transnational qui est utilisé par les arbitres du commerce international dans l'ordre juridique transnational et qui est « le pendant » du *jus cogens* en droit des affaires¹³⁴. Aussi, selon la Cour européenne des droits de l'Homme, « si la notion d'ordre public présente des caractéristiques communes dans les sociétés démocratiques de l'Europe, elle n'a pas un contenu identique partout, en raison de particularités et de caractéristiques nationales »¹³⁵.

32. L'ordre public, une notion unitaire. Bien que la définition de la notion d'ordre public varie d'une discipline, d'un ordre juridique ou d'un auteur à l'autre¹³⁶, cette notion n'en demeure pas moins unitaire¹³⁷. La substance de cette définition est vraisemblablement la même dans chacune de ces disciplines et dans tous les ordres juridiques de référence, cette substance étant la préservation d'un ensemble de valeurs ou la protection de la collectivité¹³⁸. On peut donc classiquement définir cette notion comme étant :

- Soit un ensemble d'exigences fondamentales se concrétisant par des normes impératives ;
- Soit un ensemble de conditions matérielles et morales indispensables à la vie en société ;
- Soit un ensemble de principes ou de règles considérées comme essentielles pour un ordre juridique donné ;
- Ou encore comme étant la paix interne qui permet à un groupe humain d'être une « vraie société » au sens où l'entendait la philosophie des lumières.

Il serait réducteur de dire que l'ordre public n'est défini que par une seule de ces propositions, car selon l'angle où l'on se place, l'ordre public peut être soit l'une, soit l'autre des propositions, voire plusieurs à la fois.

applied in all fora. It has been proposed to cover that concept in referring to "transnational public policy" or "truly international public policy" [...]

¹³³ En droit international public, aux termes de l'article 53 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, les normes de « *jus cogens* » sont d'ordre public et ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation. DOMESTICI-MET (M. – J.), Du *jus cogens* aux normes intransgressibles. Quelques réflexions sur les techniques et disciplines juridiques impliquées dans le développement d'un ordre public international. In Mél. Louis Dubouis, Dalloz, 2002, p. 661-710 ; ROLIN (H.), Vers un ordre public réellement international : in Hommage d'une génération de juristes au Professeur Basdevant, Paris, 1960, p. 440 et s.

¹³⁴ GAILLARD (E.), Les conséquences des représentations de l'arbitrage, RCADI 2008, vol. 329, p. 121, spéc. p. 179, n° 118.

¹³⁵ CEDH, 26 septembre 1996 - Manoussakis e.a. c/ Grèce - affaire no 59/1995/565/651 point 39.

¹³⁶ GHESTIN (J.), L'ordre public, notion à contenu variable en droit privé français, in Les notions à contenu variable en droit, Études publiées par PERELMAN (Ch.) et VANDER ELST (R.), Bruylant, Bruxelles, 1984, pp. 77 et s. ; L'ordre public est une notion au contenu variable qui ne se laisse ni enfermée dans une définition ni dans un catalogue. CARBONIER (J.), Droit civil, Vol. II. Les biens. Les obligations, 1^{ère} éd., PUF, Paris, 2004, coll. Quadrige, n° 984, p. 2037.

¹³⁷ Plusieurs auteurs s'accordent sur le fait que la notion d'ordre public est une notion unitaire. Ces auteurs sont les suivants : BLET-PFISTER (V.), L'ordre public. Fragment pour une étude sur l'appareil d'État, Mel. Teneur, 1977, p. 63 ; PICARD (E.), Influence du droit communautaire sur la notion d'ordre public, AJDA n° spéc., 1996, p. 55 ; JULLIOT DE LA MORANDIERE (L.), L'ordre public en droit privé interne, éd. Études Capitant, 1939, p. 381. À côté de ces auteurs, d'autres auteurs affirment que l'ordre public n'est pas une notion unitaire. C'est la cas notamment de : FRANCO (O.), L'ordre public, obstacle à l'harmonisation ou trait d'union entre les droits ? L'exemple du droit des sociétés et des procédures d'insolvabilité, LGDJ, 2016, p. 3.

¹³⁸ REZENTHEL (R.), Le Maintien de l'ordre public en mer et sur les plans d'eau portuaires, DMF n° 618, 2001, pp. 749-762.

33. L'ordre public est à notre sens un ensemble de mécanismes qui consacrent la prééminence des principes irréductibles hors desquels la cohésion sociale est menacée dans son fondement. Par extension, la notion d'ordre public désigne ces principes irréductibles¹³⁹. L'ordre public est un minimum de règles incompressibles qu'il faut conserver, sous peine de voir la société se désagréger¹⁴⁰.

34. Les deux approches de la notion d'ordre public. De cette substance commune, on peut relever que l'ordre public présente deux approches : matérielle et fonctionnelle.

Matériellement, l'ordre public désigne l'ensemble des valeurs les plus importantes pour la société. Ces valeurs sont nécessaires pour le maintien de l'organisation sociale étatique, pour la sauvegarde de la paix sociale et du bien commun, et pour l'harmonie et l'équilibre social¹⁴¹. L'ordre public est de ce fait composé des intérêts généraux¹⁴². Il n'est toutefois pas constitué de tous les intérêts généraux, car il fait prévaloir certains intérêts généraux sur d'autres.

L'ordre public est donc composé d'intérêts généraux considérés comme les plus importants par la société. Maintenir l'ordre public c'est en quelque sorte relever quelles sont les valeurs les plus fondamentales d'une société¹⁴³ pour les préserver. Il en découle que l'ordre public est la réponse juridique étatique ou le système juridique étatique apporté(e) à un conflit de valeurs¹⁴⁴. Ce système juridique étatique varie donc en fonction des sociétés et est amené à évoluer avec ces dernières¹⁴⁵.

Selon l'**approche fonctionnelle**, l'ordre public a pour but ou objectif de préserver la société de tout ce qui est contraire aux valeurs dont elle est composée. Les valeurs d'ordre public sont de ce fait indérogeables et tout ce qui en est contraire doit être écarté¹⁴⁶.

35. Ainsi, l'étude approfondie de la notion d'ordre public permet d'établir son unité tant matérielle que fonctionnelle, car dans toutes ses facettes, l'ordre public limite des libertés pour assurer leur exercice effectif. L'ordre public est un point de contact entre l'ordre social qui est ordonné et l'ordre juridique étatique qui ordonne¹⁴⁷. C'est une technique d'assouplissement et d'adaptation du système juridique aux valeurs dominantes de la société. L'ordre public c'est le

¹³⁹ DOMESTICI (M. J.), Recherche sur l'ordre public international, Thèse de doctorat, Nice, 1979.

¹⁴⁰ BERNARD (P.), La notion d'ordre public en droit administratif, LGDJ 1962, spéc. p. 227.

¹⁴¹ BELAIDI (N.), Droit de l'homme, environnement et ordre public, in L'ordre public écologique Towards an ecological public order (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. - C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p. 58.

¹⁴² Il faut en cela faire la différence entre intérêt général et ordre public.

¹⁴³ BELAIDI (N.), Droit de l'homme, environnement et ordre public, in L'ordre public écologique Towards an ecological public order (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. - C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p. 60.

¹⁴⁴ VINCENT - LEGOUX (M. - C.), L'ordre public. Étude comparée, PUF, Paris, 2001, p. 526.

¹⁴⁵ L'ordre public est en cela tributaire de considérations de lieu et de temps. TERRE (F.), Rapport introductif, in L'ordre public à la fin du XXème siècle (Dir. REVET T.), Dalloz, pp. 3-12, spéc. p. 4.

¹⁴⁶ BELAIDI (N.), Droit de l'homme, environnement et ordre public, in L'ordre public écologique Towards an ecological public order (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. - C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p. 60.

¹⁴⁷ PERELMAN (Ch.), A propos de l'idée d'un système de droit, in Ethique et droit, Ed. de l'Université de Bruxelles, 1990, p. 502 : « La notion vague d'ordre public est une technique d'assouplissement et d'adaptation du système juridique aux valeurs dominantes de la société ».

respect des valeurs sociales que sont la paix et l'harmonie sociales¹⁴⁸. En considérant tous ces éléments relatifs au contenu de la notion d'ordre public général, pour déterminer le contenu de la notion d'ordre public en mer, il est essentiel de déterminer les valeurs fondamentales à préserver en mer.

b) DETERMINATION DES VALEURS FONDAMENTALES À PRÉSERVER EN MER

36. La définition de la notion d'ordre public en mer peut se nourrir de l'approche matérielle de la notion d'ordre public précédemment évoquée. L'ordre public est de façon générale matériellement constitué des valeurs, des principes et des intérêts les plus fondamentaux d'un ordre juridique¹⁴⁹. En se servant de/en transposant l'approche matérielle de la notion d'ordre public, on peut considérer que l'ordre public en mer est matériellement constitué des valeurs, des principes et des intérêts les plus fondamentaux en mer découlant des ordres juridiques auxquels il est rattaché et dont la préservation est essentielle pour ces derniers. De ce fait, pour déterminer le contenu de l'ordre public en mer, il faut identifier en mer ces principes, valeurs et intérêts généraux.

À la lecture des différents textes nationaux, européens et internationaux relatifs à la mer, on peut déduire que, en mer, ce qui est essentiel et fondamental pour ces ordres juridiques, c'est notamment la sauvegarde des personnes en mer, la préservation de l'environnement marin, la prévention des troubles entre les usagers de la mer, la sécurité du navire et de la navigation, le respect des droits humains. L'ordre public en mer qui est relatif au bon ordre en mer ou à l'absence de toute forme de désordre en mer, peut donc être matériellement constitué de tous ces éléments essentiels et fondamentaux.

Comme il sera démontré, ces éléments essentiels et fondamentaux se retrouvent notamment dans la sécurité et la sûreté maritimes.

37. Les notions de sécurité et de sûreté maritimes. Ces deux notions n'ont pas toujours été abordées séparément. En effet, ces deux notions ont longtemps été confondues en une seule notion, celle de la sécurité maritime¹⁵⁰. Ce n'est qu'après les attentats du 11 septembre 2001 que la notion autonome de sûreté maritime a commencé à émerger¹⁵¹.

¹⁴⁸ VINCENT - LEGOUX (M. - C.), L'ordre public écologique en droit interne, in L'ordre public écologique Towards an ecological public order (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. - C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p.83.

¹⁴⁹ GUILLAUME (J.), ORDRE PUBLIC INTERNATIONAL. - Notion d'ordre public international, Jurisclasseur Fasc. 40, Lexis 360, 2 mai 2018, p. 1.

¹⁵⁰ LE BIHAN GUENOLE (M.), Sûreté maritime et terrorisme, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports n° 86, 2003, p. 1.

¹⁵¹ LE BIHAN GUENOLE (M.), Sûreté maritime et terrorisme, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports n° 86, 2003, p. 1.

La notion de sûreté maritime est d'apparition beaucoup plus récente que celle de sécurité maritime au sein des textes émanant des institutions de l'UE. En effet, on ne la retrouve qu'à partir de 2004 avec le règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁵².

La séparation – très récente – entre sécurité et sûreté maritimes est opportune,¹⁵³ mais ne fait pas l'unanimité¹⁵⁴. Cette séparation n'est également pas étanche¹⁵⁵, car comme il sera démontré, les différents critères permettant de les différencier peuvent à l'inverse créer la confusion. Il n'existe à l'heure actuelle aucun critère permettant une distinction non équivoque du contenu de ces deux notions. La confusion entre les deux notions est de ce fait largement entretenue¹⁵⁶. Pour dissiper cette confusion, il faut prêter une attention particulière à la définition de chacune de ces deux notions, sécurité maritime (i) et sûreté maritime (ii). Sur la base de ces définitions, on pourra déduire qu'elles sont des composantes de l'ordre public en mer (iii).

i SECURITE MARITIME : UNE NOTION ENGLOBANTE

38. Définition de la sécurité maritime. La sécurité maritime vise à se prémunir non seulement contre les événements fortuits en mer (acte non intentionnel), mais aussi contre certains événements intentionnels en mer (acte volontaire). De ce fait, les critères d'acte intentionnel et d'acte non intentionnel mis en avant par certains auteurs¹⁵⁷ ne permettent pas de distinguer sans équivoque sécurité et sûreté maritimes, car ces deux catégories d'actes se retrouvent dans la sécurité maritime.

¹⁵² (Règlement (CE) n° 725/2014 du parlement et du conseil du 31 mars 2014, JOCE n° L 129 du 29 avril 2014, p. 6).

L'absence d'emploi du vocable de sûreté maritime ne signifie pas que les éléments qui la caractérisent étaient complètement inconnus de l'action de l'UE, en témoigne par exemple le règlement de 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche. (Règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993, JOCE n° L 261 du 21 octobre 1993, p. 0001 à 0016). En effet, ce règlement prévoit des dispositions relatives à la sanction en cas de pêche illégale, la pêche illégale étant une atteinte à la sûreté maritime.

¹⁵³ La séparation entre sécurité et sûreté maritimes est opportune non seulement pour plus de clarté, mais aussi pour mieux répondre aux différentes atteintes. En effet, les moyens mis en œuvre pour lutter contre une activité criminelle ou délictueuse portant atteinte à la sûreté maritime ne sont pas toujours les mêmes que ceux permettant de se prémunir contre des incidents fortuits en mer portant atteinte à la sécurité maritime. TEPHANY (Y.), *La lutte contre les activités illicites en mer*, Thèse, Université de Nantes, 2019, p. 9.

¹⁵⁴ Cette séparation est plus porteuse de confusion que de clarté selon PANCRAIO (J. - P.), *Droit de la mer*, 1^{er} éd., éd. Dalloz, 2010, pp. 442-443.

¹⁵⁵ Sur l'interpénétration sécurité sûreté maritimes, voir notamment KRASKA (J.), PEDROZO (R.), *International maritime security law*, éd. Martinus Nijhoff, 2013, p. 5: «*In many respects the fusion of maritime security and maritime safety is unavoidable. The legal regimes that regulate each activity are less distinct today than in the past and now share common and mutually reinforcing objectives*»; LANGLAIS (P), *Sécurité maritime et droit de l'Union européenne – Étude d'une contribution réciproque*, Thèse, Université de Paris II, 2016, éd. Bruylant, 2018, p. 29 : «*Distinction n'est pas séparation. Certaines porosités existent entre les deux problématiques. Toutes deux concernent fondamentalement la prévention des événements de mer* » ; LUCCHINI (L.), «*Passage et sécurité* », in INDEMER, *Le passage*, Colloque de Monaco, 2009, éd. Pedone, 2010, p. 153 : «*La notion de sûreté a acquis son autonomie, comme le choix d'un vocable spécifique en atteste ; de façon difficilement contestable, la sûreté constitue un facteur important de la sécurité, telle que cette dernière est comprise dans son acception la plus large* ».

¹⁵⁶ Voir en **Annexes n° 5 les éléments qui entretiennent la confusion entre sécurité et sûreté maritimes**, et aussi en **Annexe n° 7 la définition de sécurité et de sûreté dans d'autres domaines**.

¹⁵⁷ 4^{ème} éd. du Forum international MARISK, 26-27 janvier 2012 à Nantes sur le thème : «*Sécurité et sûreté : un mariage de raison ?*

39. Le critère d'acte non intentionnel. En ce qui concerne le critère d'évènements fortuits en mer¹⁵⁸, il s'agit de ceux qui ne découlent pas d'une intention préalable¹⁵⁹. La sécurité maritime vise en cela la prévention des risques d'origine naturelle¹⁶⁰ ou provoquée par la navigation maritime¹⁶¹. Elle peut donc être définie comme un ensemble de mesures dont l'objectif est de garantir, lors de l'exercice d'une activité en mer impliquant la navigation maritime¹⁶², la sécurité des personnes et des biens transportés, la qualité du navire et la protection de l'environnement marin¹⁶³. Certains auteurs qualifient la sécurité maritime de « concept juridique »¹⁶⁴, d'autres de « situation de fait »¹⁶⁵. La sécurité maritime suppose qu'aucun matériel ne comporte des risques pouvant affecter les passagers et le navire¹⁶⁶. Elle suppose également qu'il n'existe pas de risque inacceptable¹⁶⁷. Du point de vue pénal, la sécurité maritime revient à sécuriser à la fois le navire, les personnes à bord et le milieu marin¹⁶⁸. La sécurité maritime renvoie donc aux notions de risque et de catastrophe, définies comme étant des évènements désastreux, inopinés, involontaires et imprévisibles¹⁶⁹. Les contraires de ses notions sont les notions de menace et de tragédie qui seront abordées en matière de sûreté maritime.

40. Le critère d'acte intentionnel. Comme évoqué plus haut, la sécurité maritime vise aussi à se prémunir contre certains évènements intentionnels ne résultant pas d'un accident, en l'occurrence les pollutions volontaires. En effet, on distingue deux catégories de risques environnementaux pour la sécurité maritime : la pollution volontaire par des navires et la pollution accidentelle. La pollution volontaire consiste en des rejets d'hydrocarbure et de déchets, encore appelés dégazage, déballastage des citernes à ballast et lavage de citerne. Le dégazage consiste

¹⁵⁸ Fruit du hasard ou vicissitudes de la navigation.

¹⁵⁹ KLEIN (N.), J. MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.), « Australia, New Zealand and maritime security », in KLEIN (N.), MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.), *Maritime security: international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, p. 6 ; POLERE (P.), « Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », DMF, 2006, p. 276 ; LASSERRE (V.), « Le risque », D., 2011, p. 1632.

¹⁶⁰ Tempête, typhon, cyclone notamment.

¹⁶¹ Abordage, échouement, incendie, explosion notamment.

¹⁶² Transport maritime, pêche, plaisance, recherche océanographique, prestation de service d'assistance nautique, exercice des prérogatives de puissance publique. Il faut noter que le droit positif international et européen incluent dans leur champ d'application les plates-formes pétrolières (La plateforme Deep Water Horizon dans le golfe du Mexique) et excluent de leur champ d'application les embarcations de petite taille, les bateaux traditionnels, les bateaux de plaisance, les navires de guerre et d'État. Art. 3 de la Convention Marpol, art. 3 de la Convention de 2001 sur le contrôle des systèmes anti-fouling.

¹⁶³ ELMABROUK (A.), HAMDAOUI (F.), HADJ-MABROUK (H.), Intégration de la sécurité dans les autoroutes de la mer. Présenté à la 5^{ème} conférence internationale du Sciences of Electronic Technologies of Information and Telecommunications (SETIT), du 22 au 26 mars 2009, en Tunisie.

¹⁶⁴ FARRE - MALAVAL (M.), Les rapports juridiques entre la sécurité maritime et la protection du milieu marin, Essai sur l'émergence d'une sécurité maritime environnementale en droit international, Thèse de doctorat, Lyon 3, 2011.

¹⁶⁵ LANGLAIS (P.), Sécurité maritime en droit de l'UE, Thèse de doctorat, 2016, Paris, p. 10.

¹⁶⁶ TEPHANY (Y.), La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse de doctorat (Dir Patrick CHAUMETTE), Université de Nantes, 2019 p. 23.

¹⁶⁷ BOISSON (P.), « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », DMF, n°640, 2003, p. 725.

¹⁶⁸ ELMABROUK (A.), HAMDAOUI (F.), HADJ-MABROUK (H.), Intégration de la sécurité dans les autoroutes de la mer. Présenté à la 5^{ème} conférence internationale du Sciences of Electronic Technologies of Information and Telecommunications (SETIT), du 22 au 26 mars 2009, en Tunisie.

¹⁶⁹ MONTAS (A.), Le droit pénal maritime, in BEURIER (J. - P.) Droits maritimes, 3^{ème} éd., éd. Dalloz, Paris, 2014, p. 834.

¹⁶⁹ Dictionnaire Larousse 2022, [en ligne], consulté en oct. 2017, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/catastrophe/>

à vider les cuves d'un navire contenant du pétrole, du gaz ou autres substances. Le déballastage consiste à vider le contenu des réservoirs à ballast qui servent en général à alourdir ou alléger le navire pour un meilleur équilibre lors de la navigation. La pollution accidentelle par hydrocarbures ou par d'autres substances, rangée dans la catégorie des événements fortuits, se produit généralement lors des marées noires¹⁷⁰ ou lors des échouements de navire.

41. La sécurité maritime en droit international. Plusieurs textes internationaux règlementent et inspirent la sécurité maritime. Il s'agit entre autres de la Convention SOLAS¹⁷¹ ; du premier texte sur la protection du milieu marin, en l'occurrence celui issu de la conférence mondiale sur le milieu marin organisée par les Nations Unies à Stockholm en 1972¹⁷² ; ou encore de la Convention MARPOL¹⁷³. Plusieurs textes européens¹⁷⁴ règlementent également la sécurité maritime, l'un des plus anciens étant la directive-cadre 89/391 du 12 juin 1989¹⁷⁵ qui énonce entre autres des prescriptions minimales de sécurité et de santé pour les navires de pêche, les moyens de sauvetage et de survie disponibles sur le navire¹⁷⁶. L'essentiel du droit européen¹⁷⁷ de la sécurité maritime est contenu dans les paquets Erika qui seront étudiés plus en détail dans le titre 2 de la première partie de cette thèse¹⁷⁸.

ii SURETE MARITIME : UNE NOTION DISCORDANTE

42. Définition de la sûreté maritime. La sûreté maritime désigne la prévention et la lutte contre les actes volontaires et illicites en mer. Ces actes sont notamment la piraterie maritime, le terrorisme maritime, les trafics d'armes de drogue et d'êtres humains, et la pêche illégale. Ces

¹⁷⁰ Il faut tout de même relever que les marées noires peuvent provenir de pollutions volontaires

¹⁷¹ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1er novembre 1974 (ci-après Convention SOLAS) ; BOISSON (P.), Du Titanic au Costa Concordia : 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière – les grandes étapes, DMF, 2012, n°735, p. 328.

¹⁷² Conférence des Nations unies sur l'environnement, du 5 au 16 juin 1972 à Stockholm. Ce texte ne règlemente pas la sécurité maritime, mais inspire cette dernière. Pour plus de détails sur ce texte, voir notamment KISS (A. – C.), SICAULT (J. – D.), la conférence des Nations unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972) AFDI, vol. 18, 19712, pp. 603 – 628.

¹⁷³ Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Elle porte sur tout type de pollution marine causée par les navires, qu'elle soit accidentelle ou fonctionnelle, volontaire ou involontaire. Avant MARPOL, il y a eu la convention OILPOL – Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par hydrocarbures (International Convention for the Prevention of Pollution of Sea by Oil, OILPOL) – du 12 mai 1954, qui visait à limiter le déversement des hydrocarbures en mer. Cette Convention n'est plus en vigueur, elle a été remplacée par la Convention Marpol.

¹⁷⁴ Les autres textes européens seront étudiés plus en détail dans le corps de la thèse.

¹⁷⁵ Directive cadre n° 89/391/CEE du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre des mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs eu travail, JOCE n° L 181 du 29 juin 1989, p. 1.

¹⁷⁶ CHAUMETTE (P.), Construction du droit maritime de l'Union européenne, in BEURIER (J. – P.) (Dir.), Droits maritimes. 3^{ème} éd. Editions Dalloz, Paris, 2014, p. 242.

¹⁷⁷ Le terme « Droit européen » inclut le droit de l'UE et le droit issu du Conseil de l'Europe. Nous faisons très bien la différence entre ces deux droits. Toutefois, par commodité, nous emploierons le terme « droit européen » tout au long de cette thèse pour désigner uniquement le droit de l'UE.

¹⁷⁸ Titre 2 de la Partie 1, p. 126.

actes sont perpétrés à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers, ou à l'encontre des installations portuaires¹⁷⁹.

Il faut toutefois relever que la pollution volontaire qui est un acte illicite en mer n'est pas une atteinte à la sûreté maritime, mais plutôt une atteinte à la sécurité maritime comme évoquée plus haut. De ce fait, le critère d'acte illicite, mis en avant par la doctrine¹⁸⁰, ne permet pas une distinction non équivoque des notions de sécurité et sûreté maritimes. Ainsi, tous les actes illicites ne portent pas atteinte à la sûreté maritime, de même que la sécurité n'est pas constituée que d'actes involontaires.

La sûreté maritime vise donc à se prémunir contre des actes d'origine humaine, commis en mer et qui traduisent la volonté manifeste de nuire¹⁸¹. Elle vise en cela la protection contre les pratiques criminelles dont la mer est le théâtre¹⁸². La sûreté maritime met en évidence les notions de menace et de tragédie, qui découlent d'actes volontaires¹⁸³, accomplies par un ou plusieurs individus.

Devant la montée des activités illicites en mer, la sûreté maritime est considérée comme étant l'ensemble des mesures et des moyens déployés afin de protéger notamment le transport maritime et l'environnement marin contre un certain nombre d'actes illicites intentionnels. Les moyens déployés pour lutter contre ces actes peuvent être humains ou matériels¹⁸⁴.

43. Définition de la sûreté maritime en droit de l'UE. La Commission européenne définit à ce propos la sûreté maritime comme étant la combinaison de mesures et de moyens humains et matériels visant à protéger le transport maritime contre les menaces d'actions illicites intentionnelles¹⁸⁵. Cette définition a été très récemment implicitement enrichie à l'occasion de l'actualisation de la stratégie de sûreté maritime de l'UE. En effet, pour tenir compte et surtout pour faire face à l'évolution des menaces dans le domaine maritime¹⁸⁶, la Commission européenne

¹⁷⁹ ODIER (V. F.), La sûreté maritime ou les lacunes du droit international, in La mer et son droit, Mél. Offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, Pedone, 2003, p. 455.

¹⁸⁰ 4^{ème} éd. du Forum international MARISK, 26-27 janvier 2012 à Nantes sur le thème : « Sécurité et sûreté : un mariage de raison ? »

¹⁸¹ POLERE (P.), Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS, DMF, 2006, p. 277 ; ODIER (F.), « La sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration », Annuaire du Droit de la Mer, T. 3, 1998, p. 246-253 ; SOBRINO HEREDIA (J. M.), Les aspects de sûreté dans la politique de l'Union européenne, in CUDENNEC (A.), GUÉGUEN-HALLOUËT (G.), L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne ?, Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 239.

¹⁸² BOISSON (P.), La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF, n°640, 2003, p. 725.

¹⁸³ Hors mis les pollutions volontaires.

¹⁸⁴ ELMABROUK (A.), HAMDIOUI (F.), HADJ-MABROUK (H.), Intégration de la sécurité dans les autoroutes de la mer. Présenté à la 5^{ème} conférence internationale du Sciences of Electronic Technologies of Information and Telecommunications (SETIT), du 22 au 26 mars 2009, en Tunisie.

¹⁸⁵ cf. Stratégie européenne de sûreté maritime approuvée par le Conseil de l'UE le 24 juin 2014, 11205/14, Disponible en ligne, consulté en janvier 2022. <https://europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/FR/pdf>. Comme il sera démontré prochainement, cette stratégie européenne crée la confusion entre sécurité et sûreté maritimes, car elle inclut aussi la « détérioration de l'environnement due à des rejets illégaux ou accidentels » parmi les risques et menaces pesant sur la sûreté maritime, ce qui comprend les pollutions par hydrocarbures faisant parties des atteintes à la sécurité maritime.

¹⁸⁶ La crise climatique, la dégradation de l'environnement, le changement climatique et la pollution marine et l'agression militaire illégale et injustifiée de la Russie contre l'Ukraine. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e3d4557-bf39-11ed-8912-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1&format=PDF

a adopté une communication conjointe – avec le Haut représentant de l'UE pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, au le Parlement et le Conseil – le 10 mars 2023¹⁸⁷. Cette communication conjointe ne donne pas explicitement de définition de la notion de sûreté maritime, mais on peut déduire de ce texte un enrichissement de la précédente définition, l'un des éléments de cet enrichissement étant la lutte contre le danger en mer occasionné par la guerre entre la Russie et l'Ukraine¹⁸⁸.

44. Définition de la sûreté maritime en droit international. Le premier texte international qui consacre la notion de sûreté maritime sans la définir est le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁸⁹. Cette définition sera précisée par la doctrine¹⁹⁰. Plusieurs autres textes ont été des pionniers en matière de réglementation de la répression des actes illicites en mer¹⁹¹. Le but de ces textes était d'attribuer à un comportement identifié le caractère d'infraction pénale à l'échelle internationale, et d'organiser collectivement la répression. Ces actes, reconnus et punis par les États, sont accomplis dans l'espace international¹⁹² et mettent en péril les intérêts partagés par plusieurs États¹⁹³. Il s'est donc avéré judicieux que l'organisation de la répression se fasse à l'échelle internationale. En cela, la sûreté maritime est à cheval entre le droit pénal interne, le droit pénal international¹⁹⁴ et le droit pénal

¹⁸⁷ JOIN (2023) 8 final. Disponible en ligne, consulté en mai 2023.

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e3d4557-bf39-11ed-8912-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_1&format=PDF Ce texte émanant de plusieurs institutions marque la position de l'UE sur ces questions sans toutefois constituer le droit positif actuel de l'UE.

¹⁸⁸ En effet, avant cette communication, seules les infractions commises en mer constituaient des atteintes à la sûreté maritime. Mais avec cette nouvelle communication, les dangers en mer que peuvent générer un conflit entre deux États aux portes de l'UE constituent désormais des atteintes à la sûreté maritime. Comme mentionner précédemment, cette communication ne constitue que la position actuelle de l'UE. Cet enrichissement ne fait donc pas partie du droit positif de l'UE, car il n'est pas issu d'un acte contraignant émanant de l'UE.

¹⁸⁹ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté par la Conférence des gouvernements contractants à la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 12 décembre 2002.

¹⁹⁰ KLEIN (N.), MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.), Australia, New Zealand, and maritime security, in N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, Maritime security: international law and policy perspectives from Australia and New Zealand, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, p. 8; RASKA (J.), PEDROZO (R.), International maritime security law, éd. Martinus Nijhoff, 2013, p. 6.

¹⁹¹ L'Accord de Londres de 1841, l'Acte général de Bruxelles de 1890 ; la Convention internationale relative à la répression de la traite des blanches de Paris du 4 mai 1910 ; la Convention internationale de l'opium de La Haye du 23 janvier 1912; la Convention internationale du 30 septembre 1921 pour la répression de la traite des femmes et des enfants de Genève du 30 septembre 1921 ; la Convention internationale pour la répression de la circulation et du trafic des publications obscènes de Genève du 12 septembre 1923 ; la Convention internationale de l'opium de Genève du 19 février 1925.

¹⁹² ABELLÁN HONRUBIA (V.), La responsabilité internationale de l'individu, RCADI, vol. 280, 1999, p. 285-286 ; PELLA (V.), La répression de la piraterie, RCADI, vol. 15, 1926, p. 167 ; ROUCOUNAS (E.), Facteurs privés et droit international public, RCADI, vol. 299, 2002, p. 364.

¹⁹³ LOMBOIS (C.), Droit pénal international, 2ème éd., éd. Dalloz, 1979, p. 177 : « on reste bien en présence des seuls intérêts nationaux protégés pénalement. Mais, ces divers intérêts, tous identiques, sont menacés solidairement par une criminalité qui s'internationalise » ; SPERDUTI (G.), L'individu et le droit international, RCADI, vol. 90, 1956, p. 782 : « Il y a des crimes dont le châtement implique une concordance entre les intérêts particuliers à l'État exerçant la fonction répressive et les intérêts communs à la société internationale ».

¹⁹⁴ Recouvre les aspects internationaux des droits pénaux étatiques tant sur le volet matériel que procédural. FOUCARD (I.), Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, Thèse de doctorat, Université Paris I, 2008, éd. Bruylant, 2014, p. 182 ; SALMON (J.), Dictionnaire de droit international public, éd. Bruylant, 2001, 1200 p., p. 391, entrée « droit pénal international » : « Classification d'origine doctrinale. Ensemble des règles gouvernant l'incrimination et la répression des infractions qui soit présentent un élément d'extranéité soit sont d'origine internationale » ; GLASER (S.), Droit international pénal conventionnel, éd. Bruylant, 1970, p. 21 : « règles juridiques du droit national concernant l'application des lois

maritime. La notion de sûreté maritime vient d'ailleurs du droit international. En effet, cette notion voit le jour après la signature de la Convention de Montego Bay (ci-après CMB), dans la résolution A584(14) de l'OMI du 20 novembre 1985¹⁹⁵. Elle sera par la suite employée dans la convention SUA¹⁹⁶ avant d'être consacrée par la doctrine après les attentats du 11 septembre 2001¹⁹⁷. Le terrorisme, au cœur de cet attentat, a fait prendre conscience de la menace qui pèse sur la scène internationale¹⁹⁸.

45. Définition doctrinale de la sûreté maritime. Il n'existe actuellement aucune définition doctrinale ou textuelle universellement admise de la notion de sûreté maritime¹⁹⁹, ce qui se justifie par une absence d'entente formelle sur sa signification au fond²⁰⁰. Face à ce manque d'unanimité, plusieurs auteurs ont fait le choix de définir la notion de sûreté maritime par l'énumération des infractions commises en mer qui rentrent dans le cadre des atteintes à la sûreté maritime²⁰¹.

Ce choix présente tout de même des limites, car une telle définition ne se focalisera que sur les infractions connues actuellement. Parmi les infractions qui entrent dans le cadre de la sûreté

pénales dans l'espace » ; HUET (A.), KOERING-JOULIN (R.), Droit pénal international, 1ère éd., éd. PUF, 1993, p. 1 ; LOMBOIS (C.), Droit pénal international, 2ème éd., éd. Dalloz, 1979, p. 5 ; FOUCHARD (I.), De l'utilité de la distinction entre les crimes supranationaux et transnationaux : traduire les processus d'incrimination complexes alliant droit international et droits pénaux internes, RIEJ, 2013, p. 54-76 ; REBUT (D.), Droit pénal international, 2ème éd., éd. Dalloz, 2014, p. 2-3 ; MASSÉ (M.), À la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique, in MARGUÉNAUD (J. - P.), MASSÉ (M.), POULETGIBOT-LECLERC (N.), Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois, éd. Presse universitaire de Limoges, 2004, p. 723.

¹⁹⁵ OMI / Rés. A.584(14), « Mesure visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages », 20 novembre 1985.

¹⁹⁶ Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.

¹⁹⁷ BOISSON (P.), La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF, n°640, 2003, p. 722 ; POLERE (P.), Sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS, DMF, 2006, p. 276 ; ZARA RAYMOND (C.), MORRIËN (A.), *Security in the maritime domain and its evolution since 9/11*, in HERBERTBURNS (R.), BATEMAN (S.), LEHR (P.), Lloyd's MIU handbook of maritime security, éd. CRC Press, 2008, p. 4 ; STRIBIS (I.), La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques, in GLENNON (M. J.), SUR (S.), *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, p. 586-589 ; SAIFUL (K.), *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, Thèse, Macquarie University, 2014, éd. Brill, 2016, p. 59 ; KRASKA (J.), *Ship and port facility security*, in ATTARD (D.), FITZMAURICE (M.), MARTINEZ (N.), HAMZA (R.), *The IMLI manual on international law*, vol. III: marine environmental law and maritime security law, éd. OUP, 2016, p. 443 ; BUEGER (C.), *What is maritime security?* MP, 2015, p. 159 ; JESUS (J. L.), *Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects*, IJMCL, vol. 18, n°3, 2003, p. 389-390.

¹⁹⁸ OMI / Rés. A.924(22), « Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires », 20 novembre 2001 ; TRELAWNY (C.), «The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports», in CHAUMETTE (P), *Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue?*, Colloque de Nantes, 2016, éd. Gomilex, 2017, p. 52 ; TUERK (H.), *Reflections on the contemporary law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 112 ; MUKHERJEE (P. K.), MEJIA Jr (R.), *The ISPS Code: Legal and Ergonomic Considerations*, in MEJIA Jr (M.), *Contemporary issues in maritime security*, Colloques de Malmö, 2003-2004, éd. WMU publications, 2005, p. 33-34.

¹⁹⁹ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 10 mars 2008, A/63/63, p. 15-16 : « Il n'existe pas de définition universellement acceptée de la « sûreté maritime ». Tout comme le concept de « sécurité nationale », cette expression peut avoir un sens différent selon le contexte et selon l'utilisateur ».

²⁰⁰ TEPHANY (Y.), *La lutte contre les activités illicites en mer*, Thèse, Université de Nantes, 2019 p. 10.

²⁰¹ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 10 mars 2008, A/63/63, p. 19-37 ; KLEIN (N.), *Maritime security and the law of the sea*, éd. OUP, 2011, p. 11 ; PAPASTAVRIDIS (E.), *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, éd. Hart Publishing, 2013, p. 14 ; KRASKA (J.), PEDROZO (R.), *International maritime security law*, éd. Martinus Nijhoff, 2013, p. 1 ; SOBRINO HEREDIA (J. M.), *Sûreté maritime et violence en mer*, Colloque de La Corogne, 2009, éd. Bruylant, 2011, p. xi.

maritime, certaines ont disparu. C'est le cas notamment de la traite des Noirs²⁰². Cette infraction en mer a été abrogée au XIX^{ème} siècle²⁰³. Il s'agissait de la capture et du commerce transatlantique des populations africaines²⁰⁴. On peut imaginer que, parmi les infractions connues actuellement, certaines puissent disparaître d'ici quelques décennies, et que certaines qui n'existent pas encore ou qui ne sont pour le moment pas encore répréhensibles puissent d'ici quelques décennies faire partie des atteintes à la sûreté maritime.

Les infractions²⁰⁵ qui font actuellement partie des atteintes à la sûreté maritime sont notamment la piraterie maritime²⁰⁶, le terrorisme maritime, les trafics illicites en mer²⁰⁷, les migrations irrégulières et la traite d'êtres humains, et enfin la pêche illégale²⁰⁸.

iii SECURITE ET SURETE MARITIMES : COMPOSANTES DE L'ORDRE PUBLIC EN MER.

46. En définitive, bien que distinctes, sécurité maritime et sûreté maritimes sont aussi complémentaires, car elles ont le même objectif, celui d'assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent, et de l'environnement marin en général²⁰⁹. Cet objectif commun se retrouve dans les valeurs, principes et intérêts fondamentaux qui sont essentiels pour les différents ordres juridiques en mer. On peut donc en déduire que la sécurité et la sûreté maritimes sont des composantes de l'ordre public en mer, que les atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes troublent l'ordre public en mer, et que les actions en faveur de la sécurité et de la sûreté maritime visent à maintenir l'ordre public en mer.

47. Les trois composantes de l'ordre public en mer. Si la sécurité et la sûreté maritimes sont les principales composantes de l'ordre public en mer, elles ne sont pas les seules, car la protection de l'environnement marin est aussi un élément essentiel pour les différents ordres

²⁰² DAGET (S.), La répression de la traite des Noirs au XIX^{ème} siècle – L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850), éd. Karthala, 1997, p. 1 ; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU (O.), Les traites négrières, essai d'histoire globale, Paris, éd. Gallimard, 2004, p. 20 ; ALLAIN (J.), *The nineteenth century law of the sea and the British abolition of the slave trade*, BYIL, vol. 78, issue 1, 2008, p. 343-344 ; BYERS (M.), *Policing the high seas: the proliferation security initiative*, AJIL, vol. 98, n°3, 2004, p. 535 ; COURSIER (M. H.), L'évolution du droit international humanitaire, RCADI, vol. 99, 1960, p. 439-440 ; VITTA (C.), La défense internationale de la liberté et de la moralité, RCADI, vol. 45, 1933, p. 565-567 ; ESPALIÚ BERDUD (C.), La prohibition de l'esclavage en droit international comme norme de jus cogens, RBDI, vol. 47, n°1, 2014, p. 260 ; CHAUMETTE (P.), *Overview*, in CHAUMETTE (P.), *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 16 ; DAGET (S.), L'abolition de la traite des Noirs en France de 1814 à 1831, *Cahiers d'études africaines*, vol. 11, N°41, 1971, p. 29 ; DECAUX (E.), Les formes contemporaines de l'esclavage, RCADI, vol. 336, 2009, p. 42-43.

²⁰³ « Pragmatisme, chantage, usage de la force ont été tour à tour nécessaires pour abolir le trafic négrier ». PÉTRÉ-GRENOUILLEAU (O.), *Les traites négrières, essai d'histoire globale*, Paris, éd. Gallimard, 2004, p. 348.

²⁰⁴ Certains parlent de traite des noirs, et d'autres de Razzia négrier.

²⁰⁵ La définition de toutes ces infractions se trouve en **Annexe n° 8**.

²⁰⁶ La piraterie maritime est classée dans la catégorie des violences en mer au même titre que le vol à main armée contre des navires et les actes de terrorisme maritime.

²⁰⁷ Il s'agit du trafic d'arme légère, d'arme de destruction massive et de stupéfiants. Le trafic des migrants sera abordé en même temps que la traite d'êtres humains.

²⁰⁸ Pêche INN. La pêche illicite entre dans la catégorie des atteintes intentionnelles à l'environnement marin, au même titre que les actes de pollution intentionnelle.

²⁰⁹ BOISSON (Ph.), La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF n° 640 de sept. 2003, p. 723.

juridiques de rattachement²¹⁰. Il y a certes une dimension environnementale dans la sécurité maritime et dans la sûreté maritime²¹¹ à travers la lutte contre les pollutions occasionnées par le transport maritime. Il y a certes aussi une dimension environnementale dans tous les domaines se rapportant à la mer à travers l'intégration de la protection de l'environnement dans tous ces domaines²¹². Mais la protection de l'environnement marin doit être perçue comme une composante à part entière de l'ordre public en mer, car elle vise à lutter de façon générale contre toutes les formes d'atteintes à l'environnement marin.

L'ordre public en mer est donc à notre sens constitué de trois éléments²¹³, la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin. Cet ordre public en mer peut se trouver menacé dans plusieurs de ses composantes à la fois. Pour illustrer cela, on peut prendre pour exemple le naufrage d'une embarcation de migrants clandestins. Ce naufrage est un trouble à l'ordre public en mer, car il est autant une menace pour la vie des personnes en mer (atteinte à la sécurité maritime) qu'un risque pour des navires naviguant à proximité (atteinte à la sûreté maritime), un danger pour l'intégrité des côtes et de l'environnement marin (atteinte à l'environnement marin), et une menace sécuritaire pour les États côtiers au vu de la potentielle présence illégale d'individus (atteinte à la sûreté maritime).

48. Afin de prévenir les troubles à l'ordre public en mer et pour rétablir l'ordre public en mer, les différents ordres juridiques – l'ordre juridique international, l'ordre juridique de l'Union européenne et l'ordre juridique national – sont à l'œuvre et interagissent entre eux. Chacun de ces ordres juridiques apporte sa contribution dans les différentes composantes de l'ordre public en mer. Le maintien global de l'ordre public en mer – ou le maintien de l'ordre public en mer dans sa globalité – est donc à notre sens une combinaison de la contribution de ces différents ordres juridiques à la préservation des trois composantes de l'ordre public en mer. En d'autres termes, l'ordre public est maintenu en mer grâce aux contributions étatiques, internationales et européennes en matière de sécurité maritime, de sûreté maritime et de protection de l'environnement marin.

49. Dans le cadre de cette thèse, l'ordre public en mer ne sera pas étudié dans sa globalité, mais seule la contribution de l'UE à deux composantes de l'ordre public en mer sera abordée, en l'occurrence la contribution de l'UE en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

²¹⁰ En témoignent les nombreux textes nationaux, européens et internationaux visant à protéger l'environnement marin.

²¹¹ Voir la communication conjointe de 2023 relative à la mise à jour de la sûreté maritime de l'UE : « Il est [donc] essentiel de gérer les interactions entre le changement climatique, la dégradation environnementale des zones côtières et maritimes et la sûreté maritime ... ». [en ligne], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52023JC0008> Consulté en avril 2024

²¹² En effet, selon l'article 11 du TFUE, les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de l'Union, en particulier afin de promouvoir le développement durable. Pour plus de détails sur l'intégration des exigences environnementales, voir notamment Le BERRE (A.), *L'intégration des exigences environnementales dans la politique maritime intégrée*, Thèse de doctorat, Brest, 2021.

²¹³ cf. Schéma sur les composantes de l'ordre public, Annexe n° 9.

L'étude de cette contribution permettra non seulement de mettre à l'épreuve l'enrichissement de la définition de la notion d'ordre public en mer que nous proposons, mais aussi d'étudier les différentes interactions entre les différents ordres juridiques en matière de sécurité et de sûreté maritimes. Mais avant d'étudier cette contribution, il est essentiel d'apporter plus de précisions sur l'UE en tant qu'ordre juridique.

III. L'UE, UN ORDRE JURIDIQUE CONTRIBUANT AU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

« Le monde a besoin de l'Europe. Voilà pourquoi elle doit retrouver le sens de sa mission. Elle ne le retrouvera que dans un cadre politique adéquat d'indépendance. Et l'indépendance européenne ne se conquiert que par la Fédération ».

Henri BRUGMANS²¹⁴

50. Définition de l'UE. L'Union européenne est une organisation internationale²¹⁵ d'intégration régionale²¹⁶ *sui generis*. Elle est aussi qualifiée d'organisation intergouvernementale européenne²¹⁷ dans la mesure où elle réunit des États européens, au même titre que le Conseil de l'Europe (COE) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)²¹⁸. Mais contrairement à ces derniers, L'UE²¹⁹ est une organisation intergouvernementale au sein de

²¹⁴ Discours prononcé à Milan au cours du Congrès du Movimento federalista europeo, 15-17 février 1948.

²¹⁵ Une organisation internationale peut être définie comme étant une association d'États, établie par accord entre ses membres et dotée d'un appareil permanent d'organes, chargés de poursuivre la réalisation d'objectifs d'intérêts communs par une coopération entre eux. VIRALLY (M.), *Le droit international en devenir. Essais écrits au fil des ans*, PUF, 1989, 504 p.

Une organisation internationale est un groupe susceptible de manifester de manière permanente une volonté juridiquement distincte de celle de ses membres. En tant qu'organisation internationale, ce groupe est formé d'États. REUTER (V. P.), *Institutions internationales*, PUF, 1972, p. 199. Les organisations internationales sont un ensemble organique doté d'une existence objective extérieure aux États participants. Une organisation internationale est une institution au sens juridique du mot. ROUSSEAU (C.), *Droit international public*, éd. Sirey, t. II, 1974, p.463 ; DORMOY (D.), *Organisations internationales*, Répertoire de droit européen, 2012, 116 p.

²¹⁶ L'UE n'est pas le seul projet d'intégration régionale, ni dans le temps, ni dans l'espace, comme le montrent l'Accord de libre-échange nord-américain (Aléna), le Marché commun du Sud (Mercosur) ou l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (Asean). SAURUGGER (S.), *Théories et concepts de l'intégration européenne*. 2^e édition mise à jour et augmentée, Presses de Sciences Po, 2020, pp. 7-24.

²¹⁷ BOISSON (Ph.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, éd. Bureau Veritas, 1998, 669, p. 10.

²¹⁸ BERGE (J. - S.), ROBIN-OLIVIER (S.), *Droit européen : Union européenne et Conseil de l'Europe*, éd. PUF, Coll. Thémis droit, Paris 2008, p. 51.

²¹⁹ Née de la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier (*Traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier*, signé à Paris, 18 avril 1951.), plusieurs traités ont modifié cette entité juridique telle que nous la connaissons aujourd'hui. L'UE est riche de plusieurs symboles forts. Bien que n'ayant pas de base juridique dans les Traités, les symboles de l'UE ont une importance significative. Ces symboles sont l'hymne, le drapeau et la journée de l'Europe. Pour plus de détails sur ces symboles, voir notamment AKBULUT (K.), *Les Symboles de l'UE*, in *Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne*, BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses universitaires François - Rabelais, 2010, pp. 111-115.

laquelle se développent à la fois le processus de coopération intergouvernementale et le processus d'intégration²²⁰. L'UE dispose de la personnalité juridique internationale²²¹, pierre angulaire sa contribution au maintien de l'ordre public en mer à l'échelle régionale et internationale. Pour mieux cerner l'UE en tant qu'ordre juridique contribuant au maintien de l'ordre public en mer il est préalablement nécessaire de revenir sur les processus d'intégration et de coopération intergouvernementale.

51. Le processus d'intégration. L'intégration permet la poursuite simultanée de plusieurs objectifs par le droit²²². Technique juridique ou principe de l'action juridique²²³, l'intégration est la traduction de la volonté de coordonner des fins différentes afin d'éviter la création de règles potentiellement conflictuelles²²⁴. Le processus d'intégration en droit de l'UE²²⁵, différent du processus de coopération intergouvernementale, est précisément défini comme étant celui par lequel la décision est prise au niveau de l'UE²²⁶ et mise en œuvre par le droit national. Ce processus, ne s'appliquant qu'aux domaines dans lesquels l'UE dispose d'une compétence se trouvant dans le TFUE²²⁷, est essentiel pour garantir l'effectivité, l'uniformité²²⁸ et l'harmonisation²²⁹ de l'application du droit de l'UE dans tous les États membres²³⁰. Ce processus a quatre étapes : l'adoption de textes au niveau de l'UE²³¹, la publication de ces textes²³², leur transposition²³³ et leur mise en œuvre²³⁴.

²²⁰ Pour plus de détails sur la différence entre intégration et coopération intergouvernementale, cf. *infra*, paragraphe n° p. 51, 52.

²²¹ Art. 47 du TFUE. La personnalité juridique internationale est définie comme la capacité de conclure des accords et qui n'est limitée que par son mandat fondateur. Cette position a été arrêtée par la Cour Internationale de Justice dans l'affaire de 1949 sur le statut de l'Organisation des Nations Unies. § 383, «toute organisation internationale est dotée, dès sa naissance, de la personnalité juridique internationale. C'est un élément de sa définition» DAILLIER Patrick, FORTEAU Mathias, PELLET Alain *et al.*, *Droit international public*, L.G.D.J., Lextenso éd., 2009, p. 658.

²²² CAUDAL – SIZARET (S.), La protection de l'environnement en droit public français, Thèse de doctorat, Université Jean Moulin Lyon III, 1993, p. 15.

²²³ ALVES (C. – M.), La protection intégrée de l'environnement en droit communautaire, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux IV, 2002, p. 11.

²²⁴ NOIVILLE (C.), Ressources génétiques et droit : Essai sur les régimes juridiques des ressources génétiques marines, Paris, Pedone, 1997, 481p. p. 12

²²⁵ Pour plus de détails sur le processus d'intégration, voir notamment : La rédaction, Processus d'intégration communautaire et avenir de l'UE, Revue Lamy Line des collectivités territoriales n° 12 de 2006, p. 43 et s. ; SOIN (R.), L'Europe politique : histoire, crise, développements et perspectives des processus d'intégrations, éd. Armand Colin, vol. 1, 2005, 221 p.

²²⁶ les normes européennes sont élaborées au niveau de l'UE à la majorité. Le processus de décision à la majorité implique qu'un État puisse se voir appliquer une décision qu'il ne souhaite pas.

²²⁷ Pour plus de détails sur les domaines de compétences de l'UE, cf. *infra*, pp. 37 et s.

²²⁸ Pour ce qui est des règlements et décisions.

²²⁹ En ce qui concerne les directives.

²³⁰ SAURUGGER (S.), Théories et concepts de l'intégration européenne. 2^e édition mise à jour et augmentée. Presses de Sciences Po, 2020, 448 p.

²³¹ **Adoption de la législation de l'UE** : les règlements et directives de l'UE sont adoptés par les institutions de l'UE (Parlement européen, Conseil de l'Union européenne et Commission européenne) conformément aux procédures prévues par les traités de l'UE (articles 288 à 291 du TFUE).

²³² **Publication de la législation de l'UE** : une fois adoptée, la législation de l'UE est publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne.

²³³ **Transposition de la législation de l'UE** : les États membres de l'UE sont tenus de transposer la législation de l'UE dans leur droit national. Cela signifie qu'ils doivent modifier les textes nationaux pour mettre en œuvre les dispositions de la législation de l'UE. Il faut noter que les règlements européens ne nécessitent pas de transposition, car ils sont d'application directe.

²³⁴ **Mise en œuvre de la législation de l'UE** : une fois transposée dans le droit national, la législation de l'UE doit être mise en œuvre par les États membres de l'UE. Cela signifie qu'elle doit être appliquée par les tribunaux et les autorités administratives nationales.

Dans le cadre du processus d'intégration, plusieurs politiques européennes se rapportant à la mer sont menées, les plus emblématiques étant la politique européenne de sécurité maritime et la politique commune de la pêche.

52. Le processus de coopération intergouvernementale. La coopération intergouvernementale en droit de l'UE²³⁵ désigne l'ensemble des mécanismes et procédures permettant aux États membres de l'UE de coopérer entre eux et avec l'UE tout particulièrement dans le domaine des compétences prévues par le TUE. Ici, les décisions ne sont pas prises à la majorité, mais à l'unanimité, ce qui implique qu'aucun État ne peut se voir imposer une décision qu'il ne souhaite pas. Ce processus de coopération intergouvernementale est généralement utilisé lorsque les États membres de l'UE souhaitent coopérer de manière plus étroite dans un domaine précis, et avoir plus de poids dans la prise de décision²³⁶. Cela leur permet de conserver une pleine souveraineté dans la prise de décision et de mettre en œuvre des politiques communes à tous les États membres de manière plus souple.

Selon Sven KAUFMANN, il y a plusieurs types de coopération intergouvernementale dans l'UE, notamment la coopération renforcée, la coopération structurée permanente et la coopération simple²³⁷.

La coopération renforcée est une forme de coopération intergouvernementale qui permet à un groupe d'États membres de l'UE de mettre en œuvre des politiques communes de manière plus approfondie et plus rapide que les autres États membres. Elle est principalement utilisée dans les domaines de l'emploi, de l'éducation, de la santé et de la justice et des affaires intérieures.

La coopération renforcée n'existe pas qu'en matière de coopération intergouvernementale, mais aussi en matière d'intégration, car on la retrouve aussi dans le TFUE, plus précisément au Titre 3 de la sixième Partie, aux articles 326 et suivants du TFUE.

La coopération structurée permanente est une forme de coopération intergouvernementale qui permet à un groupe d'États membres de l'UE de coopérer de manière plus étroite et de mettre en œuvre des politiques communes dans des domaines tels que la défense et la politique étrangère.

La coopération simple est une forme de coopération intergouvernementale qui permet à un groupe d'États membres de l'UE de coopérer de manière plus étroite et de mettre en œuvre des politiques communes dans certains domaines, mais de manière moins approfondie que la coopération renforcée ou la coopération structurée permanente.

²³⁵ Pour plus de détails sur la coopération intergouvernementale, voir notamment : KAUFMANN (S. G.), L'océan Arctique et la coopération intergouvernementale non contraignante, *Revue Juridique de l'environnement* n° 4 de 2010, pp. 627-641 ; CURTIN (D. M.), POUW (J.F.M.), La coopération internationale dans le domaine de la justice et des affaires intérieures au sein de l'UE, *Revue du marché unique* n° 3 de 1995, pp. 13-34.

²³⁶ Les décisions sont prises non par à la majorité comme en matière d'intégration, mais à l'unanimité, et le rôle du Parlement européen dans la prise de ces décisions est bien réduit, contrairement au processus d'intégration.

²³⁷ KAUFMANN (S. G.), L'océan Arctique et la coopération intergouvernementale non contraignante, *Revue Juridique de l'environnement* n° 4 de 2010, pp. 627-641.

Plusieurs politiques européennes sont menées dans le cadre de la coopération intergouvernementale, en l'occurrence la politique étrangère de sécurité commune dont la politique de défense et de sécurité commune est une composante ²³⁸

53. L'UE a fait de la sécurité et de la sûreté maritimes l'une de ses priorités, ce qui fait d'elle un acteur majeur du processus de maintien de l'ordre public en mer. Avant d'aborder sa contribution, il est essentiel de voir comment le droit européen de la sécurité et de la sûreté maritimes s'est construit **(A)** et de savoir quels sont les fondements juridiques de sa compétence en la matière **(B)**. Cette contribution reposant sur des politiques européennes, il sera nécessaire de revenir sur la notion politique européenne **(C)**.

A. Genèse et avènement du droit européen de la sécurité et de la sûreté maritimes

54. Les règles maritimes relatives à la sécurité et la sûreté maritimes sont marquées par cinq périodes : l'Antiquité, le Moyen Âge, la Renaissance, le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècle²³⁹. Les premiers textes règlementant la sécurité et la sûreté maritimes remontent au Moyen Âge. Le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècle sont marqués non seulement par l'interventionnisme de l'État et la mise en place des règles maritimes, mais aussi par l'internationalisation des règles maritimes avec la création de l'Organisation maritime internationale (ci-après l'OMI). Durant cette période, les États vont collaborer pour adopter des règles visant à prévenir les pollutions marines notamment. Il faut tout de même souligner que, durant ces deux dernières périodes, les catastrophes maritimes ont beaucoup influencé le droit de la sécurité maritime en général et européenne en particulier. Cette influence est tangible comme en témoigne l'adoption des nouvelles règles en la matière et de l'amélioration des règles existantes en réponse à ces catastrophes maritimes. Si la catastrophe maritime la plus emblématique est le naufrage du Titanic en 1912, plusieurs autres naufrages ont marqué l'histoire du droit européen de la sécurité maritime **(1)**. En ce qui concerne la sûreté maritime, les attentats du 11 septembre 2001 ont marqué le point de départ du droit européen de la sûreté maritime **(2)**.

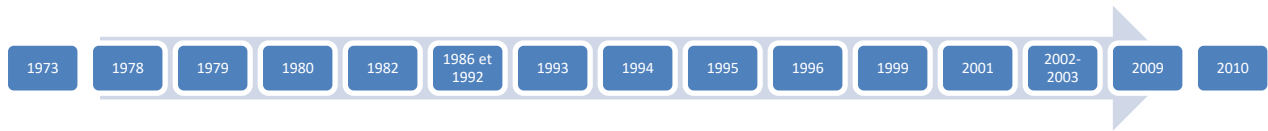
²³⁸ Selon l'article 24 du TUE, la PSDC est un élément de la PESC.

²³⁹ Pour plus de détails sur l'histoire maritime, voir notamment DESJARDIN (A.), Histoire du droit commercial maritime jusqu'au dix-neuvième siècle, éd. Pedone-Lauriel, Paris, 1890, 558 p ; HAUTEFEUILLE (L. B.), Histoire des origines des progrès et des variations du droit maritime international, éd. Guillaumin et Auguste DURAND, Paris, 536 p.

1. LES CATASTROPHES MARITIMES COMME POINT DE DEPART DU DROIT EUROPEEN DE LA SECURITE

MARITIME²⁴⁰

55. La multiplication des naufrages et des pollutions a été le point de départ du droit européen de la sécurité maritime²⁴¹. Il sera question d'aborder les quelques dates qui ont marqué l'histoire du droit européen de la sécurité maritime.



56. La sécurité maritime n'avait à l'origine aucun fondement juridique explicite dans les traités européens. En **1973**, à l'initiative des chefs d'États et de gouvernement, des programmes d'actions pour l'environnement marin en matière de sécurité maritime sont adoptés sur le fondement de la protection de l'environnement²⁴².

Le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* en **1978** a permis l'adoption de plusieurs résolutions et recommandations relatives à la sécurité maritime sans force contraignante²⁴³. Le 21 décembre **1978**, l'UE adopte trois directives²⁴⁴ relatives à la sécurité maritime, complétées un an plus tard, en **1979**, par une autre directive européenne relative à la sécurité maritime.

À la suite du naufrage du *Tanio* en **1980**, la Commission élabore une proposition de directive relative à l'application des règles internationales de sécurité et de lutte contre la pollution à tous les navires utilisant les ports de la Communauté. À cette époque, certains États membres s'opposaient avec véhémence à toute reconnaissance de compétence communautaire en matière de sécurité maritime²⁴⁵. En **1982**, le *Mémorandum of Understanding* de Paris est adopté pour lutter contre les navires sous normes. Ce texte enrichira énormément le droit de l'UE en la matière²⁴⁶.

²⁴⁰ Pour plus de détails sur l'histoire du droit de la sécurité maritime, voir notamment BOISSON (P.), *Du Titanic au Concordia : 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière, les grandes étapes*, DMF n° 735, avr. 2012, p. 1-8 ; ROCHE (C.), *Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I)*, *Revue Juridique de l'Environnement* n°3, 2002, pp. 373-392, [en ligne] consulté en mai 2022 <https://doi.org/10.3406/rjenv.2002.4045> https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2002_num_27_3_4045.

²⁴¹ CHAUMETTE (P.), *Construction du droit maritime de l'Union européenne*. In : Beurier, J.-P. (Dir.), *Droits maritimes*. 3^{ème} éd. Editons Dalloz, Paris, p. 186.

²⁴² CHAUMETTE (P.), *Construction du droit maritime de l'Union européenne*. In : Beurier, J.-P. (Dir.), *Droits maritimes*. 3^{ème} éd. Editons Dalloz, Paris, 2014, p. 256.

²⁴³ CHAUMETTE (P.), *Construction du droit maritime de l'Union européenne*. In : Beurier, J.-P. (Dir.), *Droits maritimes*. 3^{ème} éd. Editons Dalloz, Paris, 2014, p. 256.

²⁴⁴ Directive 79/114 du 21 décembre 1978 imposant la ratification de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille (*Seafarers Training, Certification and Watchkeeping Convention, STCW*), JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979. Directive 79/115 du 21 décembre 1978 sur le pilotage des navires par les pilotes hauturiers opérant dans la mer du nord ou en Manche, JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979, p. 32. Directive 79/116 du 21 décembre 1978 sur les conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports européens ou en sortant, JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979, p. 33. Amendement publié au JOCE n° L 315 du 11 déc. 1979, p.16.

²⁴⁵ BELLAYER – BOILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'UE*, éd. Apogée, Coll. CEDRE, 2000, p. 69.

²⁴⁶ La France convoque une conférence régionale sur la sécurité des transports maritimes avec pour objectif de rendre obligatoire de nouveaux équipements à bord des navires et surtout de faire respecter les normes par l'État du port. Signé le 26 janv. 1982 entre les autorités maritimes de quatorze États européens.

En **1989**, soit deux ans après le naufrage du navire à passagers *Herald of free enterprise* (survenu le 7 mars **1987**), une résolution du Parlement européen déplore l'absence de cadre normatif européen visant à améliorer la sécurité de la navigation²⁴⁷.

En **1986** et en **1992**, après la signature de l'Acte unique européen et du traité de Maastricht²⁴⁸, la sécurité maritime est reconnue comme une compétence européenne, sur la base des articles 3 du TUE, 11, 191, 192 et 193 du TFUE, et aussi de l'article 71 du TCE du traité de Maastricht, devenu 91 du TFUE ²⁴⁹. Le Traité de Maastricht a permis au Conseil l'adoption de mesures en vue de la sécurité du transport maritime²⁵⁰.

Le 24 février **1993**, sur le fondement des nouvelles compétences de l'UE, à l'initiative de la Commission européenne, le Conseil adopte un projet de politique européenne de sécurité maritime²⁵¹. La sécurité maritime est une compétence partagée et chaque mesure adoptée au niveau de l'UE donne lieu à un test de subsidiarité²⁵². Le 8 juin **1993**, le Conseil adopte une résolution sur la politique de sécurité maritime²⁵³. Le 22 novembre **1994**, la directive du Conseil n° 94-57²⁵⁴ relative à l'inspection des navires est adoptée. Le 19 juin **1995**, les initiatives des administrations nationales qui ont institué le Mémorandum de Paris de 1982 pour lutter contre les navires sous normes²⁵⁵ sont communautarisées. Le 13 mars **1996**, la Commission émet une Communication intitulée « Vers une nouvelle stratégie maritime » qui définit entre autres des options destinées à renforcer la sécurité maritime²⁵⁶.

En décembre **1999**, le pétrolier maltais Erika, chargé par Total, fait naufrage et pollue plus de 400 km de côtes. Ce naufrage a marqué l'histoire du droit européen de la sécurité maritime, car il a entraîné l'adoption des paquets Erika, une douzaine de textes (**2001 ; 2002-2003 ; 2009**) sur le fondement des dispositions relatives au transport. Ces textes constituent l'essentiel de l'actuel droit européen de la sécurité maritime.

²⁴⁷ JOCE n° C96/229 du 17 avr. 1989, p. 1.

²⁴⁸ Le Traité de Maastricht de 1992 entré en vigueur en 1993.

²⁴⁹ le Parlement européen et le Conseil (...) établissent des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un état membre, ou traversant le territoire d'un EM (...), les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports.

²⁵⁰ PINGEL (I.), (Dir.), De Rome à Lisbonne, Commentaire article par article des Traités UE et CE, 2^{ème} éd., Dalloz, 2010, 2236 p. préc. p. 657.

²⁵¹ Comm (93) final, Bruxelles, 24 février 1993.

²⁵² Art. 5(2) du protocole n° 7 du traité d'Amsterdam.

²⁵³ Elle prend en considération la Communication de la Commission à ce sujet et définit de nouveaux objectifs, notamment le renforcement des inspections des navires et des qualifications des équipages, pour écarter des eaux communautaires les navires inférieurs aux normes, l'application effective des Conventions de l'OMI et de l'OIT, ratification des conventions internationales de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages.

²⁵⁴ Directive 94-57 du Conseil en date du 22 novembre 1994, établissant les règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOCE n° L 319 du 12 déc. 1994, p. 20. Pour plus de détails sur l'analyse de cette directive, voir CARTOU (L.), La politique commune sur la sécurité maritime, Les petites affiches n° 44, avr. 1995, p. 26.

²⁵⁵ Dir. 95/21 du 19 juin 1995 sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité des navires, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), JOCE n° L 157 du 7 juill. 1995, p. 1.

²⁵⁶ Com (96) 81 final.

En décembre **2002**, le *Prestige*, s'échoue au large de Galice²⁵⁷. Ce naufrage conduira à compléter les paquets Erika. L'explosion de la plateforme pétrolière *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique en **2010** a aussi marqué le droit européen de la sécurité maritime²⁵⁸ par l'adoption de textes relatifs à la sécurité des plateformes pétrolières et gazières en mer.

2. LES ATTENTATS DU 11 SEPTEMBRE 2001 COMME POINT DE DEPART DU DROIT EUROPEEN DE LA SURETE MARITIME

57. Comme indiqué précédemment, l'apparition de la notion de sûreté maritime dans les documents issus des institutions de l'UE est nettement plus récente que celle de la sécurité maritime. Ce n'est qu'à partir de l'année 2004, avec l'introduction du règlement visant à renforcer la sûreté des navires et des infrastructures portuaires²⁵⁹, que cette notion est explicitement mentionnée. Toutefois, l'absence de référence au terme de sûreté maritime dans les textes antérieurs ne signifie pas que les aspects la définissant étaient entièrement absents de l'action menée par l'UE. Cela est illustré notamment par le règlement de 1993 établissant un mécanisme de contrôle dans le cadre de la politique commune de la pêche²⁶⁰, lequel inclut des mesures concernant la pêche INN (Illicite, Non déclarée et Non réglementée). En réalité, ledit règlement dispose des mesures punitives en cas de pêche illégale, cette dernière constituant une menace pour la sûreté maritime.

58. Le véritable point de départ de la sûreté maritime européenne ce sont donc les quatre attentats-suicides islamiques du 11 septembre 2001 aux États-Unis²⁶¹. Réalisés par les membres du réseau djihadiste Al-Qaïda, ces attentats ont causé la mort de plus de 2977 personnes. À la suite de ces attentats, il y a eu une prise de conscience générale de la menace terroriste qui pèse aussi bien en terre qu'en mer. C'est la raison pour laquelle l'Organisation Maritime International (ci-après l'OMI) a adopté le Code International *for security of ships and ports* (ISPS)²⁶² pour assurer la sûreté des navires et contrôler les installations portuaires. Le code ISPS impose aux États membres de l'UE de suivre un plan prédéfini pour assurer la sûreté des zones d'interfaces navire/port. Les dispositions à suivre varient en fonction du niveau d'alerte²⁶³.

²⁵⁷ CHAUMETTE (P.), Construction du droit maritime de l'Union européenne, in BEURIER, J-P. (Dir.), *Droits maritimes*. 3^{ème} éd. Editions Dalloz, Paris, 2014, p. 260.

²⁵⁸ SCHNEIDER (F.), Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer, *Revue juridique de l'environnement* n°39 (2), 2014, pp. 277-278.

²⁵⁹ Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, JOCE n° L 129 du 29 avril 2004, p.

²⁶⁰ Règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993, JOCE n° L 261 du 21 octobre 1993, p. 0001 à 0016.

²⁶¹ BIGO (D.), Un espace de liberté, de sécurité et de justice ?, in DEHOUSSE (R.), (Dir.), *Politiques européennes*. Presses de Sciences Po, 2009, Paris, p.345.

²⁶² Il s'agit du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires adopté le 12 déc. 2002 et entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

²⁶³ CHAUMETTE (P.), Construction du droit maritime de l'Union européenne, in BEURIER, J-P. (Dir.), *Droits maritimes*. 3^{ème} éd. Editions Dalloz, Paris, 2014, p. 203.

B. Fondements juridiques de la compétence de l'UE en matière de sécurité et de sûreté maritimes

59. Aborder la question des compétences de l'Union²⁶⁴ pour maintenir l'ordre public en mer permettra d'étudier l'Union en tant qu'ordre juridique qui maintient l'ordre public en mer, d'analyser la production juridique de l'Union dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer et d'analyser l'articulation de la pluralité juridique entre l'Union et ses États membres dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer. Bien plus, l'Union étant engagée dans un processus d'intégration, ses actions dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer sont une forme d'exercice par ses États membres de leurs compétences tant internes qu'externes. Pour reprendre les mots du Professeur Marc BLANQUET²⁶⁵, la participation des États au fonctionnement de l'Union affecte l'ensemble des compétences tant interne qu'externe de ces derniers. Les compétences de l'Union pour maintenir l'ordre public en mer sont donc le résultat de compétences étatiques qui ont été transférées²⁶⁶ ou dont les conditions d'exercices sont limitées ou encadrées. Enfin, la question de la compétence de l'Union pour maintenir l'ordre public en mer permettra d'établir un régime de délimitation et de contrôle des pouvoirs de cette dernière en la matière.

60. Le principe d'attribution des compétences. Pour analyser les bases juridiques²⁶⁷ des actions de l'UE visant à maintenir l'ordre public en mer, il faut de prime abord se référer à l'article 5 (2) du TUE²⁶⁸ en vertu duquel « l'Union n'agit que dans les limites des compétences que les États membres lui ont conférées dans les Traités, et ce, pour atteindre les objectifs ²⁶⁹ qui lui sont attribués dans lesdits traités ». De ce fait, la vocation première de l'Union est d'atteindre les objectifs prévus par les traités²⁷⁰. Pour atteindre ces objectifs, l'Union met en place des actions et des politiques sur la base de compétences dont elle dispose et qui lui sont attribuées par les traités²⁷¹, d'où ce schéma :

²⁶⁴ Pour plus de détails sur la présentation générale des compétences de l'UE, voir notamment ARNOUX (G.), Les compétences de l'UE : perceptions et réalités, *Futuribles* n° 419, avr. 2017, pp. 61-72, [en ligne], consulté en déc. 2020 <https://www.cairn.info/revue-futuribles-2017-4-page-61.htm>

²⁶⁵ BLANQUET (M.), Compétences de l'Union, *Architecture générale, Délimitation*, *JurisClasseur Europe Traité*, Fasc. 170, p. 1.

²⁶⁶ D'aucuns disent qu'il s'agit de compétences qui ont disparu, c'est le cas de Marc BLANQUET. Il est fait le choix ici de dire qu'il s'agit plutôt de compétences transformées, c'est-à-dire que les compétences des États ont évolué dans ces domaines, car du fait de leur adhésion à l'UE, l'exercice de ces compétences est désormais différent, en raison du principe d'attribution de compétences.

²⁶⁷ Connaître précisément sur quelles bases juridiques l'UE participe au processus de maintien de l'ordre public en mer est un gage de sécurité juridique, car selon la Cour de justice, « tout acte qui vise à créer des effets juridiques emprunte sa force obligatoire à une disposition communautaire qui doit être expressément indiquée comme base légale de l'acte ». CJCE, 16 juin 1993, Aff. 325/91, France c/ Comm. : Rec CJCE 1993, I, p. 3283 ; TPICE, 12 déc. 2007, Aff. T308/05, Italie c/ Comm. : Rec. CJCE 2007, II, p. 5089 ; Bien plus, selon la cour de justice, le choix de la base juridique revêt une importance de nature constitutionnelle. Avis 2/00 du 6 déc. 2001, rec. I-9713.

²⁶⁸ Art. 5(2) du TUE : « En vertu du principe d'attribution, l'Union n'agit que dans les limites des compétences que les États membres lui ont attribuées dans les traités pour atteindre les objectifs que ces traités établissent. Toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités appartient aux États membres ».

²⁶⁹ Les trois composantes d'un titre de compétence sont : domaine, pouvoirs et objectifs. Les traités européens ont privilégié l'approche par objectif.

²⁷⁰ Ces objectifs se trouvent à l'article 3 du TUE « L'Union a pour but de promouvoir la paix, ses valeurs et le bien-être de ses peuples ... »

²⁷¹ Art. 3 à 6 du TFUE.

C'est à partir des titres de compétences de l'Union que des actions et politiques ont été mises en place, la distinction entre ces différentes compétences conduisant à des politiques plus ou moins intégrées²⁷². Toutes les actions entreprises par l'UE sont de ce fait conditionnées par la volonté des États membres en amont²⁷³, conformément au principe d'attribution de compétence²⁷⁴. Selon ce principe, l'Union dispose uniquement de compétences et pouvoirs qui lui ont été conférés par les Traités. Ce principe est l'un des trois principes²⁷⁵ qui régissent la délimitation et l'exercice des compétences de l'Union. Ces principes déterminent comment l'Union peut agir²⁷⁶. De ce fait, toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités est une compétence résiduelle des États membres²⁷⁷. Dans le processus de maintien de l'ordre public en mer, les dispositions des deux traités donnent explicitement compétence à l'Union pour rendre les mers plus sûres et plus sécurisées.

²⁷² Plus la compétence est importante, plus la politique est intégrée. Voir l'annexe n° 10 sur la répartition des politiques par type de compétence de l'UE.

²⁷³ Pour plus de détails, voir notamment FUSEAU (J.), Le traité de Lisbonne, reflet de l'emprise des États membres sur l'UE, in Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne, BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 125 - 163.

²⁷⁴ L'ordre communautaire est un ordre institutionnel basé sur le principe des compétences d'attribution. CJCE, avis n° 2/94 du 28 mars 1996, point 30, Rec. CJCE 1996, I, p. 1759. CJCE, 3 sept. 2008, Aff. Jtes C-402/05P, Kadi et Al Barakaat International Foundation c/ Cons. Et Comm., Rec. CJCE 2008, I, p. 6351. Art. 5 (2) du TUE : « En vertu du principe d'attribution, l'Union n'agit que dans les limites des compétences que les États membres lui ont attribuées dans les traités pour atteindre les objectifs que ces traités établissent. Toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités appartient aux États membres ». Ce principe se trouve également à l'article 7 du TFUE : « L'Union veille à la cohérence entre ses différentes politiques et actions, en tenant compte de l'ensemble de ses objectifs et en se conformant au principe d'attribution des compétences ». À l'origine, dans le traité CEE, le principe d'attribution ne concernait que les institutions communautaires et pas la Communauté européenne. Ainsi, l'article 4 § 2 (2) [devenu par la suite l'article 7 § 1 (2) CE] disposait que : « chaque institution agit dans la limite des attributions qui lui sont conférées par le présent traité ». C'est le traité de Maastricht qui a consacré ce principe pour la Communauté européenne au travers de son article 3 B (devenu par la suite article 5 CE) en ces termes : « La communauté agit dans les limites des compétences qui lui sont conférées et des objectifs qui lui sont assignés par le présent traité.

²⁷⁵ Les deux autres étant le principe de proportionnalité et le principe de subsidiarité. Selon le principe de proportionnalité, l'action de l'UE ne peut aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités. Ce principe figure à l'article 5 (4) du TUE : « En vertu du principe de proportionnalité, le contenu et la forme de l'action de l'Union n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités. Les institutions de l'Union appliquent le principe de proportionnalité conformément au protocole sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité. » Selon le principe de subsidiarité, dans les domaines où l'UE et les États membres compétents, l'UE ne peut intervenir que si son action est plus efficace. Ce principe figure à l'article 5 (3) du TUE : « En vertu du principe de subsidiarité, dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, l'Union intervient seulement si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, tant au niveau central qu'au niveau régional et local, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union. Les institutions de l'Union appliquent le principe de subsidiarité conformément au protocole sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Les parlements nationaux veillent au respect du principe de subsidiarité conformément à la procédure prévue dans ce protocole ». Pour plus de détail sur le principe de subsidiarité, voir notamment ARBAN (E.), La subsidiarité en droit européen et canadien : Une comparaison, Administration publique du Canada, 22 mai 2013, vol 56, Issue 2, pp. 219-234, [en ligne], consulté en mai 2022 <https://doi.org/10.1111/capa.12015> <https://repository.uantwerpen.be/docman/iruaauth/8d0f61/144516.pdf>

²⁷⁶ L'Union ne peut donc agir que dans les limites des compétences que les États membres lui ont conférées. Pour plus de détails sur la répartition des compétences entre l'UE et les États membres, voir notamment ALLDORF (Ch.), La répartition des compétences entre l'UE et ses États membres selon le Traité de Lisbonne, in Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne, BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 87-90.

²⁷⁷ Art. 4 (1) et 5 (2) du TUE : « conformément à l'article 5, toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités appartient aux États membres » ; « [...] Toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités appartient aux États membres ».

61. Les différentes catégories de compétences de l'UE. L'un des apports majeurs du Traité de Lisbonne²⁷⁸ a été de combler les lacunes des précédents Traités à ce propos. Il a en effet apporté une clarification quant à la typologie des compétences et aux domaines de compétence de l'Union dans la première partie du premier titre du TFUE intitulé « Catégories et domaines de compétences de l'Union ». Pour chaque domaine, un type de compétence prévu aux articles 3 à 6 du TFUE²⁷⁹. Ainsi, ce traité prévoit trois types de compétences, exclusive, partagée et d'appui. Le TUE quant à lui prévoit à l'égard de l'UE des compétences particulières dans les domaines qui relèvent de la coopération intergouvernementale²⁸⁰. La particularité des compétences issues du TFUE et du TUE est le degré de dessaisissement des États membres.

62. La compétence de l'UE en matière de sécurité maritime. En matière de sécurité maritime²⁸¹, les textes européens²⁸² se fondent sur les articles du TFUE relatifs à l'environnement et au transport pour lesquels l'Union a une compétence partagée.

63. La compétence de l'UE en matière de sûreté maritime. En revanche, en ce qui concerne la sûreté maritime²⁸³, les textes européens se fondent sur des articles qui se trouvent à la fois dans le TFUE et le TUE. Les traités distinguent bien la compétence de l'Union en matière de sûreté maritime au sein même de l'UE, de la compétence de l'Union en matière de sûreté maritime hors de l'espace de l'UE.

La sûreté maritime au sein de l'UE repose sur les articles du TFUE relatifs à la pêche et plus particulièrement la conservation des ressources biologiques de la mer, au transport et à l'espace de liberté, de sécurité et de justice, pour lesquelles l'Union a respectivement une compétence exclusive et une compétence partagée. En revanche, la sûreté maritime hors de l'espace de l'UE trouve son fondement non seulement dans les articles du TUE²⁸⁴ relatifs à la PESC, la PSDC, mais aussi dans les articles du TFUE relatifs à l'espace de liberté, de sécurité et de justice.

64. Il est fait le choix d'aborder dans le détail les deux catégories de compétences les plus mobilisées par l'UE pour contribuer au maintien de l'ordre public en mer, en l'occurrence la compétence partagée (1) et la compétence exclusive (2).

²⁷⁸ Traité en vertu duquel l'UE se substitue et remplace la Communauté économique européenne, Art. 1(3) du TUE. Voir l'**annexe n° 11 sur la répartition des compétences de l'UE**.

²⁷⁹ Art. 3 à 6 du TFUE.

²⁸⁰ Il s'agit notamment de la PESC et de la PSDC.

²⁸¹ Voir l'**Annexe n° 12 sur la compétence de l'UE en matière de sécurité et de sûreté maritimes**.

²⁸² Règlements et Directives relatifs à la sécurité maritime.

²⁸³ Voir l'**Annexe n° 12 sur la compétence de l'UE en matière de sécurité et de sûreté maritimes**.

²⁸⁴ L'UE dispose de « compétences particulières » en matière de PESC et de PSDC. En Effet, chaque État membre conserve sa souveraineté en la matière, mais l'UE dispose d'un cadre mieux coordonner l'action des États.

1. LE PARTAGE DE COMPETENCES ENTRE L'UNION ET SES ÉTATS MEMBRES DANS LE CADRE DU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

65. La définition de la compétence partagée est donnée à l'article 2(2) du TFUE²⁸⁵, et l'article 4 du TFUE²⁸⁶ en fixe les différents domaines²⁸⁷. Dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer, les principaux domaines de compétence partagée mobilisés sont le transport, l'environnement et l'espace de liberté, sécurité et justice, prévus respectivement aux articles 4(2)g²⁸⁸ et 4(2)j²⁸⁹ du TFUE. Ces domaines regroupent à la fois la sécurité et la sûreté maritimes. La sécurité maritime repose sur la compétence de l'Union en matière de transport et d'environnement, et la sûreté maritime au sein de l'UE repose sur les compétences de l'Union en matière de transport et d'espace de liberté, sécurité et justice. La compétence partagée est donc de ce fait la compétence la plus utilisée pour maintenir l'ordre public en mer²⁹⁰.

Les textes européens relatifs à la sécurité et la sûreté maritimes se fondaient initialement²⁹¹ sur l'article 80(2) du Traité instituant la Communauté européenne relatif au transport, devenu l'article 100 (2) du TFUE²⁹². L'essentiel des textes relatifs à la sécurité maritime concerne les domaines tels que la formation des gens de mer²⁹³, l'inspection et visite des navires²⁹⁴, l'introduction de

²⁸⁵ Art. 2(2) du TFUE : L'union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants.

²⁸⁶ Art. 4 du TFUE

²⁸⁷ Cette liste n'est pas fermée, la compétence partagée étant la compétence de principe. Les domaines qui ne sont pas expressément cités parmi les compétences exclusives ou d'appui sont des compétences partagées. Cette liste de onze domaines donnée à l'article 4 du TFUE est donc non limitative et ne contient que les principaux domaines concernés. Il s'agit de : Le marché intérieur, la politique sociale, la cohésion économique sociale et territoriale, l'agriculture et la pêche, le transport, l'énergie, l'environnement, la protection des consommateurs, les enjeux communs en matière de santé publique (La prise de mesures fixant des normes élevées de qualité et de sécurité des organes et substances d'origine humaine, le sang et les dérivés du sang, les domaines vétérinaires et phytosanitaires ayant directement pour objectif la protection de la santé publique, les médicaments et dispositifs d'usage médical. Art. 168 du TFUE), les réseaux transeuropéens, et l'espace de liberté sécurité et justice

²⁸⁸ Art. 4(2)g du TFUE.

²⁸⁹ Art. 4(2)j du TFUE.

²⁹⁰ Cette compétence partagée qui est la plus utilisée peut s'avérer être un atout et un frein au maintien de l'ordre public en mer. **Une analyse à ce sujet** est proposée en **Annexe n° 13**.

²⁹¹ Les textes qui ont été adoptés après 2010 se fondent sur l'article 100(2) du TFUE.

²⁹² Art. 100 (2) du TFUE

²⁹³ Directive [2008/106/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (refonte) JOUE n° L 323 du 3.12.2008, p. 33-61 ; La directive [2012/35/UE](#) du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JOUE n° L 343 du 14.12.2012, p. 78-105.

²⁹⁴ La directive [2009/15/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes JOUE n° L 131 du 28.5.2009, p. 47-56 ; Règlement (CE) n° [391/2009](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) JO L 131 du 28.5.2009, p. 11-23.

pétrolier à double coque²⁹⁵, la sécurité du navire²⁹⁶, l'Agence européenne de sécurité maritime²⁹⁷, le chargement et déchargement de vrac²⁹⁸, le contrôle de l'État du port²⁹⁹, l'application du code international de gestion de la sécurité pour le transport maritime³⁰⁰, la lutte contre la pollution causée par les navires³⁰¹, la responsabilité en cas d'accident³⁰², et les obligations de l'État du pavillon³⁰³.

En ce qui concerne la sûreté maritime au sein de l'UE³⁰⁴, les textes européens abordent la sûreté des navires et des ports³⁰⁵, la lutte contre le terrorisme maritime au sein de l'UE³⁰⁶ et de la lutte contre les migrations irrégulières.

²⁹⁵ Le [Règlement \(UE\) no 530/2012](#) du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque JOUE n° L 172 du 30.6.2012, p. 3-9.

²⁹⁶ Directive (UE) [2017/2110](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil, JOUE n° L 315 du 30.11.2017, p. 61-77 ; Directive [2009/45/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (refonte), JO L 163 du 25.6.2009, p. 1-140 ; Directive (UE) [2017/2108](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, JOUE n° L 315 du 30.11.2017, p. 40-51 ; Directive (UE) [2017/2109](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, JOUE n° L 315 du 30.11.2017, p. 52-60.

²⁹⁷ Règlement (CE) n° [1406/2002](#) du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, JOUE n° L 208 du 5.8.2002, p. 1-9 ; Règlement (UE) n° [911/2014](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant le financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution marine causée par les navires et les installations pétrolières et gazières JOUE n° L 257 du 28.8.2014, p. 115-120. Directive [2002/59/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, JOUE n° L 208 du 05/08/2002 p. 0010 – 0027.

²⁹⁸ Directive [2001/96/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vrac, JOUE n° L 13 du 16.1.2002, p. 9-20.

²⁹⁹ Directive [2009/16/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte), JOUE n° L 131 du 28.5.2009, p. 57-100.

³⁰⁰ Règlement (CE) n° [336/2006](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, JOUE n° L 64 du 4.3.2006, p. 1-36.

³⁰¹ Directive [2005/35/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE n° L 255 du 30.9.2005, p. 11-21.

³⁰² Règlement (CE) n° [392/2009](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident JOUE n° L 131 du 28.5.2009, p. 24-46.

³⁰³ Directive [2009/21/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) JOUE n° L 131 du 28.5.2009, p. 132-135.

³⁰⁴ Directive [2009/15/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOUE n° L 131 du 28.5.2009, p. 47-56.

³⁰⁵ Règlement (CE) n° [725/2004](#) du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JOUE n° L 129 du 29.4.2004 p. 6-91 ; Directive [2005/65/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, JOUE n° L 310 du 25.11.2005, p. 28-39.

³⁰⁶ Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L 164 du 22 juin 2002, p. 3. Décision-cadre modifiée par la décision-cadre 2008/919/JAI du Conseil du 28 novembre 2008 modifiant la décision-cadre 2002/475/JAI, JOUE n° L 330 du 9 décembre 2008, p. 21 ; Position commune du Conseil du 27 décembre 2001 relative à la lutte contre le terrorisme (2001/930/PESC), JOUE n° L 344 du 28 décembre 2001, p. 90 ; Règlement (CE) n° 2580/2001 du Conseil du 21 décembre 2001 concernant l'adoption de mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L 344 du 28 décembre 2001, p. 70.

2. LA COMPETENCE EXCLUSIVE DE L'UE DANS LE CADRE DU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

66. La compétence exclusive se décline sous deux formes, d'une part la compétence exclusive par exercice, et d'autre part la compétence exclusive par nature.

67. La compétence exclusive par exercice exhaustif des compétences partagées est le fait que l'UE ait exercé sa compétence partagée en adoptant une réglementation exhaustive. Il s'agit d'un processus de dessaisissement progressif des États membres, ces derniers ne pouvant plus agir. Selon le Protocole n° 25 sur l'exercice des compétences partagées, « lorsque l'Union mène une action dans un certain domaine, le champ d'application de cet exercice de compétence ne couvre que les éléments régis par l'acte de l'Union en question et ne couvre donc pas tout le domaine »³⁰⁷.

Dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer, l'importance quantitative des textes européens en la matière montre bien que les actions européennes ont parfois³⁰⁸ transformé la compétence partagée dans ce domaine en une compétence exclusive par exercice. À titre d'exemple, nous pouvons citer le règlement 725/2004 précité³⁰⁹. Selon la CJUE³¹⁰, ce règlement a transformé la compétence partagée entre l'UE et les États membres en matière de sûreté des navires et des installations portuaires en une compétence exclusive. Avec cet arsenal juridique composé de plusieurs règlements et directives relatifs au maintien de l'ordre public en mer, les États membres ne peuvent plus adopter d'acte contraignant contraire aux textes européens en la matière.

Cette incapacité à agir est positive, car au vu de l'importance quantitative que constituent ces textes européens, il semble désormais plus utile aux États membres d'en assurer l'application que d'en élaborer de nouveaux. Toutefois, en cas d'abrogation d'un acte pris dans le cadre d'une compétence partagée par les institutions en vertu des principes de subsidiarité et de proportionnalité³¹¹, les États membres pourront à nouveau exercer cette compétence. De ce fait, le processus de dessaisissement des États membres est réversible contrairement aux compétences exclusives par nature selon l'article 2(2) du TFUE³¹².

³⁰⁷ Protocole n° 25 du Traité sur l'UE et du Traité sur le fonctionnement de l'UE, JOUE n° C 202 du 7 juin 2016, p. 306.

³⁰⁸ En effet le maintien de l'ordre public en mer ne ressort pas totalement de la compétence exclusive par exercice de l'UE.

³⁰⁹ Règlement (CE) n° [725/2004](#) du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JO L 129 du 29.4.2004 p. 6-91.

³¹⁰ CJCE, 12 févr. 2009, Comm. c/ République Hellénique, Aff. 45/07.

³¹¹ Déclaration n° 18 concernant la délimitation des compétences

³¹² Art. 2(2) du TFUE. Si l'Union cesse d'exercer sa compétence partagée, les États membres pourront à nouveau l'exercer.

68. La compétence exclusive par nature. La définition de la compétence exclusive³¹³ est donnée à l'article 2(1) du TFUE³¹⁴, et l'article 3(1) du TFUE³¹⁵ en fixe les différents domaines³¹⁶. Plusieurs domaines nous intéressent. Le premier est la compétence exclusive de l'Union dans le domaine de la conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune de la pêche³¹⁷, prévue à l'article 3(1)d du TFUE³¹⁸. Le second est la compétence exclusive de l'Union pour la conclusion d'un accord international, lorsque cette conclusion est prévue dans un acte législatif de l'Union, lorsqu'elle est nécessaire pour lui permettre d'exercer sa compétence interne, ou lorsqu'elle est susceptible d'affecter les règles communes ou d'en altérer la portée.

Cette exclusivité de compétence dans le domaine de lutte contre la pêche INN³¹⁹ existait déjà avant le traité de Lisbonne qui n'a fait que le matérialiser, car elle avait été consacrée par la Cour de justice³²⁰. Dans ce domaine, l'Union dispose d'une compétence exclusive tant interne qu'externe, en vertu de l'article 3(2) du TFUE³²¹. L'Union est donc seule à prendre des actes juridiques contraignants en respectant toutefois le principe de proportionnalité³²² prévu à l'article 5(4) du TUE³²³, selon lequel le contenu et la forme de l'action de l'Union n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du traité. Les règlements européens en la matière³²⁴ se fondent sur l'article 37 du traité instituant la Communauté européenne³²⁵. Les États membres n'ont qu'une compétence résiduelle, ce qui matérialise le plus haut degré d'intégration, ou la forme d'intégration la plus poussée.

³¹³ Il s'agit ici de la compétence exclusive par nature ou exclusivité consubstantielle à la compétence. Cette exclusivité n'est pas à confondre avec l'exclusivité par exercice exhaustif de compétences partagées ou exclusivité dérivée, qui a été abordé plus haut.

³¹⁴ Art. 2(1) du TFUE : Seule l'Union peut légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants, les États membres ne pouvant le faire par eux-mêmes que s'ils sont habilités par l'Union, ou pour mettre en œuvre les actes de l'Union.

³¹⁵ Art. 3(1) du TFUE.

³¹⁶ Cette liste est fermée et comprend cinq domaines : la politique commerciale commune, la conservation des ressources biologiques de la mer, les règles de concurrence nécessaires au fonctionnement du marché intérieur (L'exclusivité ici n'étant relative qu'à tout ce qui est nécessaire au fonctionnement du marché intérieur. CJUE, 14 sept. 2010 Aff. C-550/07 P, Akzo Nobel Chemicals et Akzo Chemicals c/ Comm.), la politique monétaire pour les États membres dont la monnaie est l'euro, et l'Union douanière.

³¹⁷ Dans le cadre de la politique commune de la pêche.

³¹⁸ Art. 3(1)d du TFUE.

³¹⁹ Pêche illicite, non réglementée et non déclarée.

³²⁰ Avant le traité de Lisbonne dans Arrêt Kramer du 14 juillet 1976, CJCE, C-3/76. En plus de la conservation des ressources biologiques de la mer, la politique commerciale commune rentrait également dans le cadre des compétences exclusives avant Lisbonne.

Il faut toutefois relever que l'arrêt Kramer ne concerne pas la pêche INN, mais la conservation des ressources biologiques de la mer. La lutte contre la pêche INN constitue, selon nous, un élément de la conservation des ressources biologiques de la mer.

³²¹ L'Union dispose également d'une compétence explicite pour la conclusion d'un accord international lorsque cette conclusion est prévue dans un acte législatif de l'Union, ou est nécessaire pour permettre à l'Union d'exercer sa compétence interne, ou dans la mesure où elle est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée.

³²² Protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

³²³ Art. 5(4) du TUE.

³²⁴ [Règlement \(CE\) n° 1005/2008 du Conseil](#) du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (règlement INN) ; [Règlement \(CE\) n° 1010/2009 de la Commission](#) du 22 octobre 2009 établissant les modalités d'application du règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil.

³²⁵ Art. 37 du TCE.

69. Sur le fondement de ces compétences notamment, l'UE a adopté plusieurs politiques européennes relatives au maintien de l'ordre public en mer qu'il conviendra d'étudier.

C. Les politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes

70. Pour mieux cerner les différentes politiques européennes mobilisées pour maintenir l'ordre public en mer, il est essentiel de revenir sur la notion de politique européenne et de distinguer les différentes catégories de politiques européennes.

71. **Les notions proches de la notion de politique européenne.** La notion de politique européenne³²⁶ doit avant toute chose être différenciée d'autres notions qui peuvent prêter à confusion. Il s'agit des notions de politique régionale et de stratégie européennes. **La politique régionale** est l'une des politiques européennes. Elle permet un développement harmonieux de l'ensemble des régions des États membres de l'UE, en aidant matériellement les plus pauvres d'entre elles en concertation avec les États concernés³²⁷. Une **stratégie européenne**³²⁸ est une application d'une politique européenne. En cela, la stratégie européenne est subordonnée à la politique européenne, car il ne peut y avoir de stratégie européenne authentique sans qu'une politique européenne n'ait été préalablement définie³²⁹.

72. Un certain nombre d'expressions peuvent être rapprochées de la notion de politique européenne : politique de la Communauté, politique communautaire politique commune, politique de l'Union européenne, politique publique européenne, action ou intervention de la Communauté ou de l'Union. Avant le traité de Maastricht, on parlait de politique communautaire, ce qui est l'équivalent de la politique européenne de nos jours. On note que dans les traités, l'expression

³²⁶ Lorsque nous évoquons la notion de politique européenne, nous excluons l'action du Conseil de l'Europe.

³²⁷ BARAV (A.), PHILIP (Ch.) (dir.), Dictionnaire juridique des communautés européennes, Paris, Presses universitaires de France, 1993, p. 822.

³²⁸ La notion de stratégie européenne doit être différenciée de celle de stratégie commune. Consacrée par le traité d'Amsterdam, la notion de stratégie commune était l'un des trois instruments juridiques ou moyens d'action de la PESC. Les deux autres étaient les positions communes et les actions communes (Une action commune est un ancien instrument juridique visant à mettre en œuvre d'une part la PESC et d'autre part la coopération dans le domaine de la justice et des affaires intérieures. C'est une action coordonnée des États membres mise au service des objectifs de l'UE tels que définis par le Conseil. Le traité de Lisbonne a remplacé l'action commune par la décision européenne. La décision européenne est un acte par lequel les institutions européennes statuent sur des cas particuliers. Elle est obligatoire. Avec le Traité de Lisbonne qui a réduit les instruments juridiques de l'Union, la décision comprend désormais les anciennes stratégies communes, actions communes et positions communes.). Ces trois instruments ont été consacrés par le traité de Maastricht qui est d'ailleurs le premier à définir les objectifs de la PESC. La stratégie commune précisait les objectifs, la durée et les moyens fournis par l'Union et les États membres. C'est au Conseil européen (Les chefs d'États et de gouvernement des États membres de l'Union européenne) que revenait la tâche de définir par consensus ces stratégies communes dans les domaines de la PESC où les États avaient des intérêts communs et importants. Une fois que la stratégie était adoptée, le Conseil la concrétisait en (adoptant à la majorité qualifiée) des actions et positions communes. Avec le traité de Lisbonne, la stratégie commune et les deux autres instruments juridiques de l'UE ont été remplacés par la décision européenne. Cette notion est définie par le dictionnaire de l'Union européenne, DEGRYSE (Ch.), Dictionnaire de l'Union européenne, 4^{ème} éd., Bruxelles, Larcier, 2011, 1149 p.

³²⁹ OLLION (G.), « Politique et stratégie » in Politique étrangère n°6, Centre d'étude de politique étrangère de Paris, 1965, pp. 479-485, [en ligne] <https://doi.org/10.3406/polit.1965.6029>.

« politique » est employée 268 fois. L'expression « politique commune » y est employée onze fois, celle de « politique européenne » deux fois, et celle de « politique de l'Union » neuf fois.

73. Définition de la notion de politique européenne. Tout comme la notion d'ordre public, il existe autant de définitions de la notion de politique européenne que d'auteurs s'étant penchés sur la question³³⁰. Quelques-unes des définitions proposées ont été analysées³³¹, en l'occurrence celle proposée par le Dictionnaire de droit international public³³², le Dictionnaire juridique de l'Union européenne³³³, le Dictionnaire juridique des transitions écologiques³³⁴, le Dictionnaire du droit de l'Union européenne³³⁵, et enfin Dominique BERLIN dans son ouvrage intitulé « Politiques de l'Union européenne »³³⁶.

Sur la base de la synthèse de ces différentes définitions analysées, la notion de politique européenne peut à notre sens être définie comme étant un ensemble d'actions et/ou de mesures, prises par une institution européenne, sur la base de compétences conférées à l'UE, par le moyen d'instruments juridiques contraignants et d'instruments financiers, dans le but d'atteindre un ou plusieurs objectifs convergents fixés par les traités³³⁷. Les cinq critères de qualification de la notion

³³⁰ COLLART DUTILLEUL (F.), PIRONON (V.) et VAN LANG (A.) (dir.), Dictionnaire juridique des transitions écologiques, Paris, LGDJ, pp. 623-626 ; DEBARD (T.), LE BAUT-FERRARESE (B.) et NOURISSAT (C.), Dictionnaire du droit de l'Union européenne, 2^{ème} éd., Paris, Eclipses, 2007, 360 p. ; DEGRYSE (Ch.), Dictionnaire de l'Union européenne, 4^{ème} éd., Bruxelles, Larcier, 2011, 1149 p. ; DE LA FUENE (F.), Dictionnaire juridique de l'Union européenne, Bruxelles, Bruylant, 1998, 582 p. ; BLED (J. - P.), JOUVE (E.), REVEILLARD (C.), Dictionnaire historique et juridique de l'Europe, Paris, PUF, Coll. Major Service public, 2013, 410 p. ; BERTONCINI (Y.), CHOPIN (T.), DULPHI (A.), HAHN (S.), ET MANIGAND (C.), Dictionnaire critique de l'Union européenne, Paris, Armand Colin, 2008, 494 p. ; BARAV (A.), PHILIP (C.), Dictionnaire juridique des Communautés européennes, Paris, PUF, 1993, 1180 p. ; CABRILAC (R.) (dir), Dictionnaire du vocabulaire juridique 2019, Paris, LexisNexis, 2018, 532 p. ; UMBERTO GOÛT (E.) et PANSIER (F. - J.), Petit lexique juridique Mots et expressions, 2^{ème} éd., Bruxelles, Larcier, Coll. Paradigme, 2016, 332 p. ; PUIGELIER (C.), Dictionnaire juridique, 2^{ème} éd., Bruxelles, Bruylant, Coll. Paradigme, 2017, 1136 p. ; CORNU (G.), Vocabulaire juridique, Paris, PUF, 11^{ème} éd., 2016, 1101 p. ; GUINCHARD (S.) (dir.), Lexique des termes juridiques, 24^{ème} éd., Paris, Dalloz, 2016, 1164 p. ; SALMON (J.), Dictionnaire de droit international public, Bruxelles, Bruylant, 2017, 1198 p. ; CHAUMONT (Ch.), Cours général de droit international public, RCADI, 1970-I, t. 129, p. 359. ; GIRAUD (E.), Le droit international public, RCADI, 1963-III, t. 110, p. 431-432. ; GONIDEC (P. - F.), Dialectique du droit international et de la politique internationale, in Mélanges Chaumont, Paris, Pedone, 1984, p. 322. ; DE VISSCHER (Ch.), Théories des réalités en droit international public, 3^{ème} éd., Paris, Pedone, p. 190. ; CRETTEZ (X.), DE MALLARRD (J.) et HASSENTEUFFEL (P.), Introduction à la science politique, Paris, Armand Coline, Coll. Portail, 2018, p. 12-13. ; WEBER (M.), Le savant et le politique (1919), Paris, La découverte, Coll. Poches sciences, 2003, p. 125. ; PUIGELIER (C.), Dictionnaire juridique, Bruxelles, Larcier, Coll. Paradigme, 2015, p. 740 ; Dictionnaire juridique pratique éditions juridiques européennes, Paris, EJE, 3^{ème} éd., 1998, p. 451. ; MONJAL (P.-Y.), Termes juridiques européens, Paris, Gualino éditeur, 2006, 182 p. ; BARAV (A.), PHILIP (Ch.) (dir.), Dictionnaire juridique des communautés européennes, Paris, Presses universitaires de France, 1993, 1180 p. ; BERTONCINI (Y.), CHOPIN (Th.), DULPHY (A.), KAHN (S.), MANIGAND (Ch.) (dir.), Dictionnaire critique de l'Union européenne, Paris, Armand Colin, 2008, 494 p. ; BERGE (J.-S.), ROBIN-OLIVIER (S.), Droit européen : Union européenne et Conseil de l'Europe, Paris, PUF, Coll. Thémis droit, 2^{ème} éd. 2008, p. 69. ; CHALTIEL (F.), Manuel de droit de l'Union européenne, Paris, PUF, Coll. Droit Fondamental, 2005, 301 p.

³³¹ Cette analyse se trouve en **Annexe n° 14**.

³³² SALMON (J.), Dictionnaire de droit international public, Bruxelles, Bruylant, 2017, 1198 p.

³³³ DE LA FUENTE (F.), Dictionnaire juridique de l'Union européenne, Bruxelles, Bruylant, 1998, 582 p.

³³⁴ COLLART DUTILLEUL (F.), PIRONON (V.) et VAN LANG (A.) (dir.), Dictionnaire juridique des transitions écologiques, Paris, LGDJ, 2018, pp. 623-626.

³³⁵ DEBARD (T.), LE BAUT-FERRARESE (B.) et NOURISSAT (C.), Dictionnaire du droit de l'Union européenne, 2^{ème} éd., Paris, Eclipses, 2007, 360 p.

³³⁶ BERLIN (D.), Politiques de l'Union européenne, Bruylant, Bruxelles, 2^{ème} éd. 2015, 1077 p., p. 7-18.

³³⁷ Cette définition provient d'une synthèse de plusieurs définitions proposées par plusieurs auteurs, notamment : COLLART DUTILLEUL (F.), PIRONON (V.) et VAN LANG (A.) (dir.), Dictionnaire juridique des transitions écologiques, Paris, LGDJ, pp. 623-626 ; DEBARD (T.), LE BAUT-FERRARESE (B.) et NOURISSAT (C.), Dictionnaire du droit de l'Union européenne, 2^{ème} éd., Paris, Eclipses, 2007, 360 p. ; CORNU (G.), Vocabulaire juridique, Paris, PUF, 11^{ème} éd., 2016, 1101 p. ; SALMON (J.), Dictionnaire de droit international public, Bruxelles, Bruylant, 2017, 1198 p. ; BERGE (J.-S.), ROBIN-OLIVIER (S.), Droit européen : Union

de politique européenne sont donc les suivants³³⁸ : celui de la nature³³⁹, celui des fondements³⁴⁰, celui du but³⁴¹, celui des acteurs³⁴² et celui des moyens³⁴³.

74. Les différentes catégories de politique européenne. On distingue deux catégories de politiques européennes, les politiques sectorielles et les politiques globales. Les politiques sectorielles énoncent les objectifs de l'UE dans un secteur, contrairement aux politiques globales qui couvrent plusieurs secteurs. Les politiques sectorielles couvrent notamment les domaines suivants : la pêche, la liberté sécurité et justice, le transport, l'environnement, le tourisme, l'agriculture, la sécurité maritime. Parmi les politiques européennes sectorielles relatives à la mer, les plus emblématiques sont la politique commune de la pêche³⁴⁴ et la politique européenne de sécurité maritime³⁴⁵, en raison du degré d'harmonisation qu'elles instaurent entre les États membres³⁴⁶.

En ce qui concerne les politiques globales, la plus emblématique est la politique maritime intégrée (ci-après PMI).

75. La politique maritime intégrée. Il s'agit d'une politique intersectorielle globale née de la nécessité de mettre en place un cadre pour une utilisation durable de la mer et de ses ressources. La PMI a donc vocation à améliorer la capacité de l'UE à tirer le meilleur parti de l'exploitation durable et globale des océans, des mers et des côtes, ainsi que le développement économique de l'entité européenne. La PMI est aussi née du constat de la contradiction entre les actions et politiques sectorielles de l'UE dans le domaine de la mer.

La mise en place de la PMI s'est faite en plusieurs étapes³⁴⁷. Avant cette mise en place, les affaires maritimes ne se traitaient que de façon sectorisée et non globalisée au sein de l'UE. Les

européenne et Conseil de l'Europe, Paris, PUF, Coll. Thémis droit, 2^{ème} éd. 2008, p. 69 ; CHALTIEL (F.), Manuel de droit de l'Union européenne, Paris, PUF, Coll. Droit Fondamental, 2005, 301 p.

³³⁸ Voir **Annexe n° 15 pour plus de détails sur les éléments de la définition de la notion de politique européenne**.

³³⁹ Ensemble d'actions et/ou de mesures prises dans un seul et même objectif.

³⁴⁰ Il faut que les actions et les mesures soient prises sur la base de compétences conférées à l'UE.

³⁴¹ Les actions et mesures doivent être prises pour atteindre un ou plusieurs objectifs des traités.

³⁴² Les acteurs de ses actions et mesures doivent être des institutions européennes.

³⁴³ Il y'a deux types de moyens, les moyens juridiques et les moyens financiers. Les moyens juridiques doivent être issus du pouvoir normatif européen (directive et règlements qui sont des actes législatifs européens contraignants). Les moyens financiers doivent être des budgets issus du crédit opérationnel de l'UE.

³⁴⁴ CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 687 p, pp. 499 à 646.

³⁴⁵ BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, JCI. Env. et dev. Durable, Fasc. n° 1750, mise à jour le 3 déc. 2015.

³⁴⁶ LE BERRE (A.), L'intégration des exigences environnementales dans la politique maritime intégrée, Thèse de doctorat, Brest, 2021.

³⁴⁷ Dans un premier temps, deux communications en proposant la création ont été prises en 2006 [Communication de la Commission au Conseil, au Parlement et au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Vers une politique maritime de l'UE : une vision européenne des Océans et des mers, 7 juin 2006, COM (2006) 275 final, Vol. I (6 p.) et Vol. II (55 p.)] et en 2007 [Communication de la Commission au Conseil, au Parlement et au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Une politique maritime intégrée pour l'UE, 10 oct. 2007, COM (2007) 575 final, 17 p.]. Ces communications ont précédé la seconde étape qui a consisté en l'adoption d'une directive en 2008/56/CE et d'un règlement établissant un programme de soutien pour le développement de la PMI. Directive 2008/56/CE du Parlement et du Conseil en date du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin : JOUE n° L 164, 25 juin 2008, p. 5 ; Règlement (UE) n° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil en date du 30 nov. 2011 établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée, JOUE n° L 321 du 5 déc. 2011, pp. 3 – 8. Aucune disposition des Traités de l'UE

affaires maritimes étaient perçues comme un ensemble composé de différents domaines et entités séparées les uns des autres. En effet, l'UE ne s'est intéressée à la mer dans sa globalité que très tardivement. Le Traité de Rome de 1957, d'où l'UE tire sa fondation, ne faisait aucune mention de la mer et des affaires maritimes. Les Traités suivants ne mentionnaient la mer qu'en ce qui concerne la pêche dans le cadre de la politique agricole commune. La mer n'aura par la suite occupé au sein de l'UE qu'une place très réduite, matérialisée par le développement d'actions et de politiques sectorielles fragmentées³⁴⁸, non globalisées et sans uniformité, dont les plus emblématiques sont la politique commune de la pêche³⁴⁹ et la politique de sécurité maritime³⁵⁰.

La PMI impose donc une approche globale de toutes les politiques européennes liées au domaine maritime. Elle vise à coordonner les politiques européennes qui concernent les mers, les océans, les îles, les régions côtières et les secteurs maritimes³⁵¹, en développant une prise de décision intégrée, cohérente transparente et durable³⁵² dans le but d'en diminuer l'impact environnemental. Parmi les cinq domaines intersectoriels autour desquelles la PMI s'est construite³⁵³, celui qui nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de cette thèse est la surveillance maritime intégrée (SMI) qui sera étudiée plus en détail dans le Chapitre 2 du Titre 2 de la première Partie³⁵⁴.

76. Les politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer, les principales politiques européennes mobilisées peuvent être regroupées en deux catégories : celles issues du processus d'intégration et celles issues de la coopération intergouvernementale. Cette distinction, bien que pertinente,

ne consacre une compétence législative pour la PMI. Toutefois, le règlement 508/2014 met en place le cadre juridique pour sa mise en œuvre. Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, JOUE n° L 149 du 20 mai 2014, p. 1. Ce règlement repose sur les Article 42, article 43 (2), article 91 (1), article 100 (2), article 173 (3), article 175, article 188, article 192 (1), article 194 (2), et article 195 (2) du TFUE.

³⁴⁸ Le volet maritime de la politique de l'énergie à travers les énergies marines renouvelables. Voir notamment LE BAUT-FERRARESE (B.), L'intégration des énergies renouvelables en mer dans le droit de l'UE, in CUDENNEC (A.), GUEGUEN - HALLOUET (G.), L'UE et la mer, 60 ans après les Traités de Rome, Paris, éd. Pedone, 2019, pp. 129 à 154. Les actions en faveur du tourisme Communication de la Commission eu Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen et au Comité des Régions, Une stratégie européenne pour plus de croissance et d'emploi dans le tourisme maritime côtier et maritime, 20 fév. 2014, COM (2014) final, 12 p ; ROCHE (C.), L'influence de l'Union européenne sur le développement d'un tourisme littoral durable, JT n° 191, 2016, pp. 19 – 20.

³⁴⁹ CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in BLUMANN (C.), La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 687 p, pp. 499 à 646.

³⁵⁰ BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, JCI. Env. et dev. Durable, Fasc. n° 1750, mise à jour le 3 déc. 2015.

³⁵¹ Site du Parlement européen <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/121/politique-maritime-integree-de-l-union-europeenne>

³⁵² GRARD (L.), Droit européen des transports, Revue de droit des transports n° 1, Janv. 2012, Chron. n° 1.

³⁵³ Par une déclaration en faveur d'un agenda maritime pour la croissance et l'emploi, effectuée en 2012 à Chypre par les ministres européens en charge de la PMI, les cinq secteurs qui constituent la pierre angulaire de la PMI ont été mis en exergue, en l'occurrence les énergies renouvelables, l'aquaculture, le tourisme maritime et côtier, l'exploitation minière des fonds océaniques et les biotechnologies bleues. Pour réaliser ces cinq secteurs, la PMI s'est construite autour des **cinq domaines intersectoriels** que sont : la croissance bleue, la planification de l'espace maritime encore appelé planification spatiale maritime (PSM), le renforcement de la connaissance du milieu marin, la stratégie relative aux bassins maritimes, et enfin la surveillance maritime intégrée (SMI) qui sera abordée plus en détail. Site du Parlement européen (consulté en déc. 2022)

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/121/politique-maritime-integree-de-l-union-europeenne>

³⁵⁴ Chapitre 2, Titre 2, Partie 1, p. 180.

n'est cependant pas absolue, comme le souligne l'évolution hybride de certaines politiques, notamment dans le cadre de la gestion des flux migratoires ou des réponses à la piraterie maritime.

Les deux politiques européennes issues du processus d'intégration qui seront abordées dans cette étude sont la politique européenne de sécurité maritime et la politique commune de la pêche. Ces politiques s'inscrivent dans un cadre communautaire et visent à coordonner les actions des États membres pour garantir l'ordre public en mer.

Les principales politiques européennes issues de la coopération intergouvernementale qui seront analysées dans cette étude sont la politique étrangère de sécurité commune (PESC), la politique de sécurité et de défense commune (PSDC), ainsi que la politique de coopération au développement (PCD). Toutefois, il convient de noter que certaines de ces politiques, bien qu'originellement fondées sur une logique intergouvernementale, ont intégré des dimensions communautaires, en particulier la PCD³⁵⁵, et montrent ainsi une évolution hybride, où des mécanismes d'intégration se superposent à des approches intergouvernementales. Cette évolution souligne la flexibilité de l'UE dans l'articulation de ces différentes dynamiques pour renforcer l'efficacité de ses actions en matière de maintien de l'ordre public en mer. Enfin, l'Espace de liberté, de sécurité et de justice (ELSJ), bien qu'il ne constitue pas une politique à proprement parler, regroupe plusieurs actions interconnectées, incluant la gestion des flux migratoires, la lutte contre la criminalité transnationale, et la coopération judiciaire, qui participent également au maintien de l'ordre public en mer. L'ELSJ s'inscrit ainsi dans une logique intégrée, reliant des aspects de la coopération judiciaire et policière entre les États membres tout en combinant des éléments d'intégration et de coopération intergouvernementale.

Ainsi, cette distinction entre intégration et coopération intergouvernementale, tout en étant un outil analytique utile, ne doit pas occulter la complémentarité et l'interdépendance des mécanismes qui se manifestent dans ces politiques

IV. PROBLÉMATIQUE, MÉTHODOLOGIE ET PLAN DE L'ÉTUDE

77. L'objet de cette étude est la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. Le but de cette étude est de cerner les contours de cette contribution, d'en questionner l'effectivité et l'efficacité, et d'en analyser l'interaction avec les contributions d'autres acteurs. Cette

³⁵⁵ Art. 4 (4) du TFUE. Dans les domaines de la coopération au développement et de l'aide humanitaire, l'Union dispose d'une compétence pour mener des actions et une politique commune, sans que l'exercice de cette compétence ne puisse avoir pour effet d'empêcher les États membres d'exercer la leur.

étude s'efforcera d'apporter un regard neuf sur la place qu'occupe l'UE parmi tous les autres acteurs institutionnels dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer.

78. Problématique. La question centrale à laquelle il conviendra de répondre est celle de savoir : **Comment, dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes l'UE contribue au maintien de l'ordre public en mer ?**

79. Constats préliminaires à l'étude. Avant de répondre à cette problématique, il convient d'effectuer plusieurs constats issus des recherches préliminaires autour de la définition des notions d'ordre public en mer, de sécurité et de sûreté maritimes, et de politique européennes. Le premier celui de l'absence de véritable définition théorique consacrée à la notion d'ordre public en mer. Le second constat est que la sécurité et la sûreté maritimes qui visent à se prémunir contre les événements de mer³⁵⁶, ont *in fine* pour objectif le maintien de l'ordre public en mer.

Le troisième constat est relatif au rapprochement entre sécurité et sûreté maritimes au niveau européen. En effet, dans l'état actuel du droit de l'UE, la distinction entre sécurité et sûreté maritimes est en principe claire³⁵⁷. Pendant longtemps, le droit de l'UE a bien distingué la sécurité de la sûreté maritime. Mais désormais ces deux notions se rapprochent de plus en plus au niveau européen afin de satisfaire l'objectif du maintien de l'ordre public en mer. Ce rapprochement se concrétise dans la Stratégie de sûreté maritime de l'UE (SSMUE) adoptée en 2014 et revue en 2023³⁵⁸. Ce rapprochement se concrétise dans les actions européennes, notamment par la coopération étroite qui existe entre les agences européennes de différents domaines de l'ordre public en mer, ou encore les actions menées dans le cadre de la PESC. Comme il sera démontré dans cette étude, les actions en matière de sécurité maritime servent également la sûreté maritime et inversement. C'est le cas notamment de la surveillance maritime qui permet aussi bien de prévenir les marées noires que d'éviter les trafics illicites et la pêche illégale.

Le dernier constat est que la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer repose sur deux catégories de politiques, d'une part celles issues du processus d'intégration, et d'autre part celles issues de la coopération intergouvernementale. Ces deux catégories de politiques européennes ont des particularités qui sont inhérentes – ou non – à leur nature.

Les politiques européennes contribuant à maintenir l'ordre public en mer issues du processus d'intégration sont susceptibles d'être vectrices d'une plus grande effectivité³⁵⁹. En effet, les

³⁵⁶ LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, p. 29 ; 4^{ème} éd. du Forum international MARISK, 26-27 janvier 2012 à Nantes sur le thème : « Sécurité et sûreté : un mariage de raison ? »

³⁵⁷ La stratégie de 2014 sus évoquée est le seul texte émanant de l'UE dans lequel il y a une confusion entre les deux notions.

³⁵⁸ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/fr/pdf>
<https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2023/10/24/maritime-security-council-approves-revised-eu-strategy-and-action-plan/> Consulté en juillet 2024

³⁵⁹ L'effectivité n'est pas une notion juridique. Une norme est à notre sens effective lorsqu'il existe un ensemble de mécanisme visant à en garantir l'application. Pour plus de détails sur cette définition, voir notamment LEROY (Y.), La notion d'effectivité du droit, Droit et société 2011/3, n° 79, pp. 715-732, En ligne, consulté en juillet 2024 <https://www.cairn.info/revue-droit-et-societe1-2011-3-page-715.htm> ; CARBONNIER (J.) Effectivité et ineffectivité de la règle de droit, l'année sociologique (1940/1948), troisième série, vol. 9, pp. 3-17, presses universitaires de France, en ligne, consulté en juillet 2024

domaines qui relèvent du processus d'intégration et donc du TFUE, sont règlementés par des textes contraignants et bénéficient du contrôle institutionnel de l'application de ces textes, ce qui est un gage de grande effectivité. Au-delà de cette effectivité, ces politiques européennes sont sectorielles et ont la particularité de permettre d'atteindre chacune un seul objectif à la fois, ce qui en fait des politiques « cloisonnées »³⁶⁰.

Les politiques européennes contribuant à maintenir l'ordre public en mer issues de la coopération intergouvernementale sont susceptibles d'être vectrices d'une plus grande efficacité³⁶¹. En effet, ces politiques issues de la coopération intergouvernementale sont aussi des politiques sectorielles, mais contrairement aux précédentes qui visent à atteindre chacune un seul objectif, plusieurs d'entre elles sont mobilisées pour atteindre un seul objectif. On a donc d'une part des politiques issues du processus d'intégrations qui sont « cloisonnées », car chacune vise à atteindre un objectif, et d'autre part celles issues de la coopération intergouvernementale qui sont « décoisonnées », car plusieurs d'entre elles visent à atteindre un seul objectif. La mise en place d'opérations de gestion de crise visant à maintenir l'ordre public en mer sur le fondement de plusieurs politiques européennes issues de la coopération intergouvernementale en est un exemple. Ce décoisonnement est un gage d'efficacité, car la solution à un trouble à l'ordre public en mer est apportée en puisant des éléments de plusieurs politiques européennes.

80. Les fondements de l'analyse : intégration et coopération intergouvernementale au service de l'ordre public en mer. Ces constats étant posés, pour répondre à la question de savoir *comment l'UE contribue au maintien de l'ordre public en mer*, il sera pertinent d'analyser dans le détail les deux catégories de politiques européennes contribuant au maintien de l'ordre public en mer – et plus précisément celles relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes – mentionnées précédemment, en l'occurrence celles issues du processus d'intégration et celles issues de la coopération intergouvernementale. Ce choix ne relève pas uniquement d'une démarche méthodologique, car il s'appuie sur des considérations fondamentales qui permettent de mieux comprendre le fonctionnement de l'Union européenne.

Tout d'abord, la distinction intégration et coopération constitue une clef de lecture essentielle. Les politiques issues du processus d'intégration, par leur caractère juridiquement contraignant et leur soumission au contrôle institutionnel de l'UE, incarnent une effectivité remarquable. En revanche, les politiques découlant de la coopération intergouvernementale, souvent caractérisées

<https://www.jstor.org/stable/27885502> ; F. RANGEON, *Réflexions sur l'effectivité du droit, Les usages sociaux du droit*, CURAPP, PUF, Paris 1989, p.126 ; CARBONNIER (J.), « Sociologie juridique : Effectivité et ineffectivité de la règle de droit », précité ; ID, *Flexible droit. Pour une sociologie du droit sans rigueur*, 9e éd., LGDJ, Lextenso éditions, Paris 1998, p. 133 ; LASCOUTES (P.), « Effectivité », in André Jean ARNAUD (dir.), *Dictionnaire encyclopédique de théorie et de sociologie du droit*, LGDJ, Lextenso éditions, Paris 1993, p. 217.

³⁶⁰ Voir en **Annexe n° 17 le schéma sur la différence entre politique cloisonnée et politiques décoisonnées**.

³⁶¹ L'efficacité n'est également pas une norme juridique. Une norme juridique est à notre sens efficace dès lors qu'elle produit le résultat qui a justifié son adoption.

par une approche décloisonnée et multisectorielle, misent sur une efficacité adaptée aux défis transversaux de l'ordre public en mer.

Ensuite, l'analyse de ces deux catégories de politiques ne saurait faire l'économie d'une réflexion sur leurs interactions. En effet, loin d'évoluer de manière isolée, ces mécanismes se renforcent mutuellement, comme en témoigne la convergence progressive entre sécurité et sûreté maritimes dans la Stratégie de sûreté maritime de l'UE. Cette complémentarité, fondée sur la mobilisation concertée des processus d'intégration et de coopération, révèle la capacité de l'Union européenne à construire une réponse pour contribuer au maintien de l'ordre public en mer.

Enfin, ce découpage binaire, au-delà de sa clarté apparente, vise à dépasser une simple analyse sectorielle. Il offre une perspective transversale en interrogeant les fondements, les instruments et les acteurs qui façonnent l'action européenne. Ce choix structurant reflète ainsi une ambition, celle d'offrir une lecture globale, critique et dynamique de la contribution de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer, dans un contexte où les enjeux maritimes transcendent les frontières et les compétences traditionnelles.

81. Méthodologie de l'étude. Cette étude s'inscrit dans une démarche analytique et critique visant à explorer les politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, en mettant en lumière leur contribution au maintien de l'ordre public en mer. L'analyse des **textes normatifs européens** constituera un pilier central de cette recherche, permettant de saisir les mécanismes juridiques sous-jacents aux politiques de l'Union européenne dans ces domaines spécifiques. Ces textes incluent les règlements, directives et décisions ayant un impact direct sur la sécurité et la sûreté maritimes.

Dans un second temps, l'étude se concentrera sur la **mise en œuvre de ces politiques dans les États membres**, avec un focus particulier sur la France. Ce choix est motivé par la diversité et la complexité des enjeux auxquels la France fait face en raison de sa vaste façade maritime, y compris dans ses territoires d'outre-mer. L'option d'un seul État membre permet de développer une analyse exhaustive et cohérente, en évitant les limites inhérentes à une étude comparative qui pourrait diluer les résultats. Par ailleurs, l'accès facilité aux données spécifiques à la France permet une approche plus contextualisée et détaillée.

L'étude s'appuiera également sur une analyse approfondie de la **jurisprudence européenne** de la **CJUE** et de la **CEDH**, ainsi que des arrêts pertinents des juridictions françaises. Ces décisions seront examinées pour comprendre comment les instances judiciaires interprètent et appliquent les textes européens relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes. L'analyse de la jurisprudence contribuera à éclairer les enjeux pratiques de l'application du droit européen en mer et à identifier les lacunes ou les défis dans la mise en œuvre des politiques maritimes.

De plus, cette étude s'appuiera sur les **contributions doctrinales** existantes, en particulier celles qui ont traité des dimensions juridiques, politiques et institutionnelles de l'action de l'UE

dans le domaine maritime. Les travaux des chercheurs permettront de dégager les principales orientations théoriques concernant l'articulation entre les politiques maritimes de l'UE, la souveraineté des États membres, et les défis contemporains de la gouvernance maritime.

Enfin, une approche **interdisciplinaire** sera intégrée pour appréhender la complexité des interactions entre l'Union européenne, les États membres et les acteurs internationaux. Cette méthodologie interdisciplinaire, croisant droit international, droit européen et droit pénal maritime, visera à situer l'action européenne dans un contexte plus large de coopération multilatérale et de réponse aux troubles à l'ordre public en mer, notamment dans les zones internationales.

82. Plan de l'étude. Afin de répondre à la question centrale de l'apport de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer, cette étude proposera une analyse approfondie des diverses politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes. Ces politiques seront regroupées en deux grandes catégories : celles issues du **processus d'intégration** et celles résultant de la **coopération intergouvernementale**. Cette distinction permettra de dégager les spécificités et les complémentarités entre les deux approches³⁶².

83. Première Partie : Le processus d'intégration au service du maintien de l'ordre public en mer. Dans cette première partie, nous nous concentrerons sur l'analyse de deux politiques clefs issues du processus d'intégration européenne, en mettant en lumière leur rôle crucial dans la préservation de l'ordre public maritime. Il s'agira de la **politique commune de la pêche** et de la **politique européenne de sécurité maritime**, dont l'impact va bien au-delà de la simple régulation sectorielle. Nous explorerons le rôle central des **agences européennes**, telles que l'**Agence européenne pour la sécurité maritime** et l'**Agence européenne de contrôle des pêches**, en tant qu'acteurs stratégiques de la mise en œuvre de ces politiques. Nous mettrons également en évidence l'importance de mécanismes opérationnels, notamment la **surveillance maritime**, comme outil fondamental dans le maintien de l'ordre public en mer.

84. Deuxième Partie : La coopération intergouvernementale au service du maintien de l'ordre public en mer. Dans cette seconde partie, nous analyserons plusieurs politiques relevant de la coopération intergouvernementale, essentielles pour la lutte contre diverses activités illégales en mer. Nous étudierons notamment le rôle de l'**agence Frontex** dans la gestion des flux migratoires et des enjeux liés à la sécurité maritime. Cette section mettra également en lumière l'importance du **financement européen** et de la mise en place de **projets conjoints**, ainsi que l'organisation de **missions opérationnelles** visant à renforcer l'efficacité des actions de maintien de l'ordre public en mer. Nous aborderons également l'articulation de ces

³⁶² Pour plus de détails sur la définition et la distinction processus d'intégration et coopération intergouvernementales, voir *supra*, paragraphes 51 et 52. et paragraphe 86 ; Voir aussi : SAURUGGER (S.), *Théories et concepts de l'intégration européenne*. 2^e édition mise à jour et augmentée. Presses de Sciences Po, 2020.

politiques avec les dynamiques internationales et la nécessité de coordonner l'action de l'UE avec les États membres et les partenaires internationaux.

85. Conclusion de l'étude. Cette thèse s'efforcera de mettre en lumière la **contribution déterminante** de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer, en explorant non seulement les politiques européennes intégrées, mais aussi les initiatives de coopération intergouvernementale. À travers l'analyse des dispositifs institutionnels, des mécanismes de coordination et des actions concrètes mises en œuvre, cette étude vise à offrir une **compréhension approfondie** du rôle majeur que joue l'UE dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes, en tant qu'acteur central dans un espace de plus en plus interdépendant et globalisé.

Partie 1 : Le processus d'intégration au service du maintien de l'ordre public en mer.

Partie 2 : La coopération intergouvernementale au service du maintien de l'ordre public en mer.

PARTIE 1 : LE PROCESSUS D'INTÉGRATION AU SERVICE DU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

« L'intégration européenne est un processus en constante évolution, qui exige la coopération de tous les États membres et le respect des principes fondateurs de l'Union : la liberté, la démocratie, l'égalité, l'État de droit et le respect des droits de l'homme ».

Ursula VON DER LEYEN³⁶³

86. Le processus d'intégration est au service du maintien de l'ordre public en mer. Le processus d'intégration est l'une des finalités majeures de l'UE³⁶⁴, car il est évoqué dès les premières lignes du préambule du TUE³⁶⁵. Les États membres de l'UE ont en effet accepté d'entrer de façon irréversible dans un processus de transfert de certaines de leurs compétences, tant internes qu'internationales. Avec le renforcement des compétences de l'UE au fil des traités, la nature, les multiples aspects et la puissance de l'intégration européenne sont des sujets qui interrogent. Cette intégration, limitée à l'origine à quelques domaines³⁶⁶, a connu un élargissement progressif³⁶⁷ et compte désormais parmi ses domaines le maintien de l'ordre public en mer.

³⁶³ Citation tirée du discours sur l'état de l'Union européenne prononcé par Ursula VON DEN LEYEN (présidente de la Commission européenne depuis le 1^{er} déc. 2019) le 16 septembre 2020 au siège du Parlement européen à Bruxelles.

³⁶⁴ GAUTIER (M.), L'influence du modèle communautaire sur la coopération en matière de justice et d'affaire intérieures, éd. Bruylant, Bruxelles, 2003, 705 p.

³⁶⁵ Le préambule du TUE « [...] RÉSOLUS à franchir une nouvelle étape dans le processus d'intégration européenne engagé par la création des Communautés européennes [...] »

³⁶⁶ La production du charbon et de l'acier. La mise en commun de leur production était mise sous l'Autorité indépendante des gouvernements nationaux. Traité de Paris, 21 avril 1951.

³⁶⁷ Spill-over.

CHARLETY (V.), Dictionnaire encyclopédique de la gouvernance européenne, Dictionnaire Larcier, Bruxelles, 2018, pp. 223-231.

87. Intégration et politiques relatives au maintien de l'ordre public en mer. Le processus d'intégration est mis œuvre grâce aux compétences issues du TFUE, en l'occurrence les compétences exclusives et les compétences partagées. Le maintien de l'ordre public en mer est au centre de ce processus d'intégration européenne, car il repose sur les politiques les plus intégrées issues de compétences se trouvant dans le TFUE. Comme mentionné en introduction, les politiques européennes visent avant tout à atteindre les objectifs de l'UE. Elles contribuent à harmoniser la vie au sein des États membres et matérialisent un transfert total ou partiel d'une compétence à l'échelle régionale dans le but d'élaborer un cadre juridique commun plus efficace³⁶⁸.

Parmi les politiques européennes relatives au maintien de l'ordre public en mer, les plus emblématiques sont la politique commune de la pêche³⁶⁹ et la politique européenne de sécurité maritime³⁷⁰, en raison du degré d'harmonisation qu'elles instaurent entre les États membres³⁷¹. Ces politiques sont issues du processus d'intégration, car elles trouvent leurs fondements juridiques dans les compétences de l'UE issues du TFUE, en l'occurrence les compétences partagées et exclusives³⁷². Ces deux politiques étaient clairement cloisonnées³⁷³ à l'origine. Elles se sont peu à peu rapprochées pour garantir le maintien de l'ordre public en mer, tout particulièrement par le biais des actions menées dans le cadre des agences européennes. Étant issues du processus d'intégration, ces deux politiques européennes bénéficient d'une plus grande effectivité.

³⁶⁸ DAUDIN (G.), CACHEUX (J.), Les politiques communes de l'Union européenne », *Repères*, avril 2016, p. 36- 47.

³⁶⁹ CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in *La politique agricole commune et la politique commune de la pêche*, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 687 p, pp. 499 à 646.

³⁷⁰ BLIN (O.), *Droit européen de la sécurité maritime*, JCI. Env. et dev. Durable, Fasc. n° 1750, mise à jour le 3 déc. 2015.

³⁷¹ LE BERRE (A.), *L'intégration des exigences environnementales dans la politique maritime intégrée*, Thèse de doctorat, Brest, 2021.

³⁷² *cf. supra*, Introduction, Les paragraphes relatifs aux Compétences européennes pp. 37 et s. et aux politiques européennes, pp. 44 et s.

³⁷³ Le cloisonnement consiste à mobiliser une seule politique pour atteindre un seul objectif. Ces deux politiques sont cloisonnées, car comme il sera démontré, elles visent chacune un seul objectif dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer, celui de lutter contre la pêche INN et celui de lutter contre certains événements de mer. Le cloisonnement s'oppose au décroisonnement qui consiste à mobiliser plusieurs politiques pour atteindre un seul objectif. Ce décroisonnement sera abordé dans la seconde partie de cette thèse, paragraphe n° 362, p. 229. Pour illustrer la distinction entre politique cloisonnée et politiques décroisonnées, voir en le schéma de l'Annexe n° 17.

88. L'effectivité des politiques européennes intégrées. On dit d'une chose qu'elle est effective lorsqu'elle existe réellement³⁷⁴. Juridiquement, l'effectivité se définit comme étant le caractère réel et concret d'une chose au-delà de sa reconnaissance dans des textes de loi³⁷⁵. L'effectivité d'une politique européenne se matérialise par l'existence de textes européens contraignants dans son domaine et des mécanismes garantissant l'application de ces textes. Au sein de l'UE, les mécanismes garantissant l'application de textes européens les plus emblématiques sont les recours en carence³⁷⁶ et en manquement³⁷⁷ devant la CJUE³⁷⁸. À côté de ces mécanismes, les agences européennes jouent un rôle majeur dans la mise en œuvre de textes ce qui est aussi un gage d'effectivité.

³⁷⁴ Dictionnaire Larousse poche, 2018, Entré « Effectivité » p. 268.

³⁷⁵ GUINCHARD (S.), Lexique des termes juridiques, 24ème éd., 2017, p. 419.

³⁷⁶ Le recours en carence est un mécanisme juridique permettant de contester l'inaction d'une institution, d'un organe ou d'un organisme de l'Union européenne. Ce recours est prévu à l'article 265 du TFUE.

Sur le recours en carence : TPICE, ord., 15 mars 2004, *Idiotiko N. Avgerinopoulou e.a. c/ Commission*, aff. T-66/02, Rec. II. 855 ; CJCE 25 sept. 2003, *Schlüsselerlag J. S. Moser e.a. c/ Commission*, aff. C-170/02, Rec. CJCE I. 9889 ; TPICE 8 juin 2000, *Camar e.a. c/ Commission*, aff. jointes T-79/96, T-260/91 et T-117/98, Rec. II. 2193 ; CJCE 26 nov. 1996, *T. Port GmbH & Co. KG*, [aff. C-68/95](#), Rec. I. 06065 ; CJCE 1^{er} avr. 1993, *Pesqueras Echebatar c/ Commission*, [aff. C-25/91](#), Rec. CJCE I. 1719 ; TPICE 8 oct. 1992, *Meskens c/ Parlement*, aff. T-84/91, Rec. II. 2335 ; CJCE 18 nov. 1970, *Chevalley c/ Commission*, aff. 15/70, Rec. CJCE I. 975.

³⁷⁷ Le recours en manquement est un mécanisme prévu par le droit de l'Union européenne pour assurer le respect par les États membres de leurs obligations (La non-transposition ou la mauvaise transposition des directives de l'UE. La violation directe des règlements de l'UE. Toute autre action ou omission contraire aux obligations découlant des traités de l'UE.) en vertu des traités de l'UE. Ce recours est encadré par les articles 258 à 260 du TFUE.

Différence entre les deux recours. le recours en carence concerne l'inaction des institutions de l'UE, tandis que le recours en manquement concerne les manquements des États membres à leurs obligations en vertu du droit de l'UE.

Sur le recours en manquement, voir notamment : COUTRON (L.), L'infinitude de la procédure en manquement : le recours en manquement au secours du recours en manquement sur manquement, *Chronique Droit du contentieux de l'Union européenne*, RTDE, 2014, p. 905 ;

DURVIAUX (A. L.), Les recours en droit interne et le recours en manquement, RTDE, 2011, p. 447.

³⁷⁸ Ces deux recours sont des mécanismes juridiques essentiels pour garantir l'application effective des textes européens et assurer le respect des obligations découlant des traités de l'Union européenne pour plusieurs raisons : premièrement ils permettent de garantir que chaque État membre respecte ses obligations en vertu des traités européens ; ils permettent aussi d'assurer une application uniforme du droit de l'Union européenne, évitant ainsi les disparités dans l'interprétation et l'application du droit au sein de l'UE ; Ces recours créent une incitation pour les États membres à respecter scrupuleusement les obligations européennes, car menace d'une action en justice peut dissuader les États membres de ne pas respecter les règles de l'Union européenne. Ces recours ne sont pas les seuls mécanismes juridiques garantissant l'application des textes de l'UE. On peut notamment citer : **La procédure d'infraction** (La Commission européenne peut engager des procédures d'infraction à l'encontre d'un État membre qui ne respecte pas les obligations découlant des traités européens. Ces procédures peuvent conduire à des avis formels, des mises en demeure, et éventuellement à des actions devant la Cour de justice de l'Union européenne. L'article 258 du TFUE énumère les étapes d'une procédure d'infraction, y compris l'envoi d'un avis motivé à l'État membre concerné.)

L'avis motivé. Si la Commission estime qu'un État membre ne respecte pas ses obligations, elle peut lui adresser un avis motivé, dans lequel elle explique les motifs de son inquiétude et invite l'État membre à se

89. Agences européennes et effectivité des politiques européennes. Définition des agences européennes. Aucune disposition des Traités ne définit ce qu'est une agence européenne³⁷⁹. Dans le silence des traités, la doctrine s'est penchée sur la question³⁸⁰. La définition retenue pour cette étude est celle selon laquelle « les agences européennes sont des organismes distincts des institutions, créés par des actes du droit dérivé de l'UE, dotées d'une personnalité juridique propre et investies d'une mission de service public »³⁸¹. De cette définition doctrinale, il ressort trois critères cumulatifs : le critère³⁸² en vertu duquel les agences européennes trouvent leur fondement dans les actes de droit dérivé, le critère organique tenant à la personnalité juridique propre à l'agence européenne³⁸³, et le critère matériel tenant aux missions spécifiques de l'agence européenne.

Cette définition présente des limites, car malgré les critères clairs qu'elle propose, il reste très difficile d'établir une liste exhaustive des agences européennes. En effet, il existe des organismes qui remplissent ces trois critères et qui ne rentrent pas dans la catégorie des agences européennes. C'est le cas notamment des organismes de l'UE, créés par une institution européenne,

conformer dans un délai déterminé. Si l'État membre ne se conforme pas, la Commission peut décider de porter l'affaire devant la Cour de justice. L'article 258 du TFUE prévoit l'envoi d'un avis motivé par la Commission à l'État membre en cas de non-conformité, avant d'engager des actions en justice

Le dialogue structuré. Avant d'engager des actions en justice, la Commission européenne peut entamer un dialogue structuré avec l'État membre concerné. Ce dialogue vise à résoudre les problèmes de non-conformité de manière amiable, sans recourir immédiatement à des procédures judiciaires. Le dialogue structuré n'est pas spécifiquement évoqué dans les traités, mais il découle du principe de coopération loyale entre les institutions de l'UE et les États membres, énoncé à l'article 4 du TUE.

Les recours en carence et en manquement sont les mécanismes les plus emblématiques, car ils incarnent le système juridique de l'Union européenne, garantissant que les États membres respectent leurs obligations et que le droit de l'Union est appliqué de manière cohérente et efficace. Ils démontrent le caractère contraignant et juridiquement solide du système de gouvernance de l'Union européenne.

CJCE 4 juill. 2000, *Commission c/ Grèce*, [aff. C-387/97](#), Rec. CJCE I-5047 ;

CJCE 5 juin 1986, *Commission c/ Italie*, aff. 103/84, Rec. 1759 ;

CJCE 28 mars 1985, *Commission c/ Italie*, aff. 274/83, Rec. 1077 ;

³⁷⁹ Le terme « agence » est employé à trois reprises dans le TFUE, aux articles 49, 50 (2) f et 189 (3). Mais aucune de ces trois dispositions n'en donne la définition. L'Office européen de police (Europol) est d'ailleurs la seule agence européenne dont le fondement se trouve explicitement dans les traités aux articles 85, 86 et 88 du TUE.

³⁸⁰ COUZINET (J. - F.), *Les agences de l'UE, Recherche sur les organismes communautaires décentralisés*, Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p.

³⁸¹ DERO - BUGNY (D.), *Agences européennes*, JurisClasseur Europe Traité, Fasc n° 245, Lexis360, 15 mai 2016.

³⁸² Lié au fondement.

³⁸³ Elles ont la possibilité d'accomplir des actes juridiques tels que passer des contrats, ester en justice ou encore acquérir des biens que toute nature.

trouvant leur fondement dans un acte de droit dérivé, disposant de la personnalité juridique et ayant des missions bien précises³⁸⁴. Le TFUE y fait référence à ses articles 15, 16, 71 et 123³⁸⁵. Ces organismes apportent une visibilité institutionnelle, des moyens d'expertise appropriés, une réponse à la diversification et à la complexification des missions de l'UE et une singularité aux politiques européennes, tout en contribuant à leur mise en cohérence³⁸⁶. Les agences européennes rentrent dans la catégorie des organismes de l'UE, car tout comme ces derniers, elles sont créées par les institutions européennes et elles trouvent leur fondement dans les actes de droit dérivé. Certains organismes de l'UE sont des agences européennes, mais tous les organismes de l'UE ne sont pas des agences européennes³⁸⁷.

Les agences européennes sont donc des entités créées par une institution européenne³⁸⁸ afin d'aider la Commission européenne dans l'accomplissement de ses missions, tout en étant distinctes de ses services³⁸⁹. Le recours aux agences européennes ne date pas d'hier, les premières remontent à 1975³⁹⁰. Ce recours

³⁸⁴ Ces organismes sont définis comme étant des entités créées par les institutions européennes et qui trouvent leur fondement dans les actes de droit dérivé. DERO-BUGNY (D.), Agences européennes, Jurisclasseur Europe Traité, Lexis360 2010, fasc. 245, point 9.

³⁸⁵ Art. 15, 16, 71 et 123 du TFUE.

³⁸⁶ Organes et organisme de l'UE, art. 9 TUE et 15-16 TFUE

Il s'agit en effet de tous les organes qui ne sont pas institutionnels. Voir BLUMANN (C.), DUBOIS (L.), Droit institutionnel de l'Union européenne, 5^{ème} Ed., 2013, 850 p.

³⁸⁷ Le moyen le plus sûr de disposer de la liste exhaustive des agences européennes est de se référer au site Europa https://european-union.europa.eu/index_fr

³⁸⁸ Les agences sont le plus souvent créées par le Conseil et/ou le Parlement (AESM), mais aussi le Commission européenne.

³⁸⁹ La possibilité pour une institution européenne de déléguer certains des pouvoirs qu'elle détient en vertu des traités à une entité distincte dotée de la personnalité juridique est admise au sein de l'Union européenne, la Cour de justice encadre cependant fortement cette possibilité : (CJCE, 13 juin 1958, aff. 9/56, Meroni c/ Haute Autorité : Rec. CJCE 1958, p. 11) ; Cet arrêt est bien connu dans le sens où la cour s'est montrée assez défavorable à la mise en place d'organes susceptibles de diluer les institutions européennes en d'amputer leurs compétences.

Mais il faut préciser qu'il s'agit d'une décentralisation des compétences et pas d'un transfert de compétences, les agences pouvant être assimilées à des administrations au niveau national, : MULLER-QUOY (I.), L'apparition et le développement des Agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, in COUZINET (J. - F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p. préc. p. 24.

³⁹⁰ Centre européen pour le développement de la formation professionnelle, Thessalonique (Grèce) 1975 ; Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Dublin (Irlande) 1975.

s'est accentué dans les années 1990³⁹¹. Il existe actuellement quarante-trois agences européennes³⁹², dont les plus récentes datent de 2021³⁹³ et 2022³⁹⁴.

90. Le rôle des agences en matière d'effectivité. Les agences européennes soutiennent le processus décisionnel et renforcent la visibilité de l'Union européenne³⁹⁵. Mises en place pour faire face à l'augmentation des domaines de compétence de l'UE³⁹⁶, elles disposent d'une compétence spéciale et des fonctions définies dans un domaine particulier, précisé dans leur acte institutif. Leurs diversités de fondements, de structures, de missions, de pouvoirs, d'architectures et de moyens d'action en font des entités hétérogènes³⁹⁷. Elles permettent une meilleure gouvernance de l'UE en modernisant son système institutionnel³⁹⁸. Elles permettent aussi de résoudre la question de l'effectivité des actions communautaires³⁹⁹ et attestent de la maturité de la démocratie

³⁹¹ De 1993 en 1999, neuf agences européennes ont été créées, dont cinq en 1994.

Observatoire européen des drogues et des toxicomanies, Lisbonne (Portugal) 1993 ; Observatoire européen des drogues et des toxicomanies Bilbao (Espagne) 1994 ; Agence européenne pour l'environnement Copenhague (Danemark) 1994 ; Fondation européenne pour la formation Turin (Italie) 1994 ; Office communautaire des variétés végétales Angers (France) 1994 ; Centre de traduction des organes de l'Union européenne Luxembourg 1994 ; Agence européenne des médicaments, Amsterdam (Pays-Bas) 1995 ; Office de l'UE de la propriété intellectuelle, Alicante (Espagne) 1999 ; Office européen de police, La Haye (Pays-Bas) 1999.

³⁹² La liste des agences européennes se trouve sur le site EUROPA https://european-union.europa.eu/index_fr

³⁹³ Agence de l'Union européenne pour le programme spatial, Prague (République Tchèque) 2021.

³⁹⁴ Agence de l'UE pour l'asile, La Valette (Malte) 2022

³⁹⁵ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Agences européennes – Orientations pour l'avenir : SEC(2008) 323, COM/2008/0135 final.

³⁹⁶ Notamment depuis l'adoption de l'Acte unique européen de 1986, et surtout depuis le Traité de Maastricht de 1992.

Selon Marc BLANQUET, on peut voir en cela à la fois un côté positif et négatif. Selon lui en effet, l'UE essaye de s'adapter à de nouveaux types d'activités, mais ceci est la preuve d'une inadaptation du système communautaire classique à certaines missions. BLANQUET (M.), Agences de l'Union et gouvernance européenne, in COUZINET (J. – F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p. préc. p. 43.

³⁹⁷ DERO-BUGNY (D.), Agences européennes, Jurisclasseur Europe Traité, Lexis360 2010, fasc. 245.

³⁹⁸ BLUMANN (C.), DUBOIS (L.), Droit institutionnel de l'Union européenne, 5^{ème} Ed., 2013, 850 p ; BLANQUET (M.), Agences de l'Union et gouvernance européennes, in COUZINET (J. – F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p. préc. pp. 43-78.

³⁹⁹ CHITI (E.), Les agences, l'administration indirecte et la coadministration, in AUBY (J. – B.), DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.) (Dir), Droit administratif européen, éd ? Bruylant, 2008, 1134 p., pp. 267-281.

européenne⁴⁰⁰. Elles permettent enfin, à la Commission⁴⁰¹ et parfois au Conseil, de se concentrer sur des tâches essentielles.

91. Dans cette étude, seules les agences européennes décentralisées⁴⁰² seront abordées, car elles sont les seules à mettre en œuvre les politiques européennes⁴⁰³. En effet, La réalité des troubles à l'ordre public en mer constitue un défi auquel l'UE tente de répondre à travers la création des agences européennes décentralisées notamment l'agence européenne de sécurité maritime (AESM) et l'agence européenne de contrôle des pêches (AECP).

92. Cette première partie est dédiée à l'étude de la contribution au maintien de l'ordre public en mer de deux politiques européennes, en l'occurrence la Politique commune de la pêche (**Titre 1**) et la politique européenne de sécurité maritime (**Titre 2**). Dans chaque Titre, seront conjointement mis en exergue le cadre normatif de ces politiques européennes et le rôle des Agences européennes dans leur mise en œuvre. L'étude conjointe de ces deux aspects au sein de chaque titre enrichira notre compréhension de la contribution au maintien de l'ordre public en mer de politiques européennes issues du principe d'intégration.

Titre 1 : La contribution de la politique commune de la pêche à la lutte contre la pêche INN

Titre 2 : La contribution de la politique européenne de sécurité maritime à la lutte contre certains événements de mer

⁴⁰⁰ BLANQUET (M.), Agences de l'Union et gouvernance européennes, in COUZINET (J. - F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p. préc pp. 43-78.

⁴⁰¹ La création des agences vise notamment à rendre l'action de la Commission européenne plus ciblée et recentrée sur ses tâches principales, ce qui *in fine* vise à garantir une meilleure efficacité de l'action administrative au sein de l'UE : CHITI (E.), Les agences, l'administration indirecte et la coadministration, in AUBY (J. - B.), DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.) (Dir), Droit administratif européen, éd ? Bruylant, 2008, 1134 p., pp. 267-281.

⁴⁰² Pour plus de détails sur les diverses formes d'agences et sur la distinction entre agences exécutives et agences décentralisées, voir en Annexe n° 16.

⁴⁰³ Définition de la notion d'agence décentralisée apportée par la Commission européenne : COM (2005) 59 final.

TITRE 1 : LA CONTRIBUTION DE LA POLITIQUE COMMUNE DE LA PÊCHE À LA LUTTE CONTRE LA PÊCHE ILLICITE, NON DÉCLARÉE ET NON RÈGLEMENTÉE

« La pêche illicite, non déclarée et non réglementée est l'une des plus graves menaces pesant sur la viabilité des pêches ».

Esa PAASIVIRTA⁴⁰⁴

93. En luttant contre la pêche INN, la politique commune de la pêche est au service de la du maintien de l'ordre public en mer. Aborder la contribution de la politique commune de la pêche à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée, non réglementée implique au préalable de préciser le cadre général de cette politique, emblématique du processus d'intégration européenne.

94. Historique de la Politique Commune de la Pêche⁴⁰⁵. La politique commune de la pêche (ci-après PCP) est née de la nécessité de mettre en place au sein de l'UE un régime cohérent de gestion des pêches. En effet, face au risque de surexploitation de la ressource pendant les années soixante et soixante-dix, il s'est avéré indispensable d'apporter des mesures de gestion et de conservation des stocks de poissons⁴⁰⁶. Au-delà de ce constat, l'émergence et le développement des zones économiques exclusives dans les années soixante-dix⁴⁰⁷ ont entraîné une forte emprise des États côtiers sur les ressources halieutiques, ce qui nécessitait une réponse de la part de l'UE.

⁴⁰⁴ PAASIVIRTA (E.), Déclaration dans la demande d'avis consultatif au Tribunal international de droit de la mer (TIDM) soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP), Affaire n° 21 du Tribunal International du Droit de la Mer, Compte rendu de la matinée du 4 sept. 2014, p. 37.

⁴⁰⁵ Pour plus de détails sur les dates importantes de l'historique de la PCP, consultez l'Annexe n° 18.

⁴⁰⁶ Parlement européen, Direction générale des études, [Manuel de la politique commune de la pêche](#) [Texte imprimé] : La contribution du Parlement européen pour la construction de l'Europe Bleue, p. 3.

⁴⁰⁷ À l'époque, ce nouvel intérêt pour les ZEE a permis aux États côtiers qui les mettaient en place de réserver l'accès aux ressources halieutiques situées au large de leurs côtes à leurs propres ressortissants et par conséquent l'exclusion des navires de pêche européens. En réponse à ce manque, l'UE a dû, par une résolution du Conseil en date du 3 novembre 1976, encourager les États membres à étendre les limites de leurs zones de pêche.

La PCP a également été conçue en tant que réponse à la crise des marchés de la pêche industrielle survenue à partir des années soixante. Pour cela, les premières mesures de la PCP s'attachent à instituer une organisation commune de marché⁴⁰⁸ visant la régulation de la mise en marché des produits de la pêche⁴⁰⁹. De plus, basée sur le principe d'égalité d'accès pour les navires de pêche d'un État membre aux zones maritimes des autres États membres de la Communauté, la PCP a aussi permis de structurer le secteur de la pêche⁴¹⁰.

95. Fondements juridiques de la PCP. La PCP, qui est aujourd'hui l'une des politiques européennes les plus intégrées⁴¹¹, n'était à l'origine pas explicitement citée dans les traités européens. Face à ce silence, la PCP trouvait son fondement dans les dispositions relatives à l'agriculture, car les produits issus de la pêche étaient – et sont toujours – assimilés à des produits agricoles⁴¹². La PCP a été citée pour la première fois explicitement dans le Traité de Lisbonne entré en vigueur le 1^{er} décembre 2009⁴¹³. Cette citation a marqué sa consécration en tant que politique commune de l'Union européenne, bénéficiant désormais d'un régime juridique spécifique. Depuis lors, les actions européennes dans le cadre de la PCP sont prises sur la base de deux types de compétences⁴¹⁴, la compétence exclusive pour ce qui est du domaine de la conservation des ressources biologiques et la compétence partagée pour ce qui est des autres domaines de la PCP.

CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, p. 501.

⁴⁰⁸ En témoigne le règlement CEE/2142/70 du 20 octobre 1970, JOUE n° L 236 du 27 octobre 1970, p. 5.

⁴⁰⁹ Règlement CEE 2141/70 du Conseil en date du 20 oct. 1970 portant établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche, JOCE n° L 236 du 27 oct. 1970, p. 2.

CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011 p. 501.

⁴¹⁰ Le but était de promouvoir la coordination des politiques nationales dans ce domaine et l'octroi d'aides financières pour la rationalisation des flottes de pêche des États membres.

CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011 p. 518-519.

⁴¹¹ CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 687 p, pp. 499 à 646.

⁴¹² Les produits issus de la pêche sont d'ailleurs toujours assimilés à des produits agricoles de nos jours.

CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.), La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 687 p, pp. 499 à 646.

⁴¹³ Art. 38 du traité de Lisbonne : « l'Union définit et met en œuvre une politique commune de l'agriculture et de la pêche ».

⁴¹⁴ *cf. supra*, Introduction, les fondements juridiques de la compétence de l'UE pour maintenir l'ordre public en mer, p. 37 et s.

96. La PCP et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). La PCP promeut une exploitation durable des ressources halieutiques⁴¹⁵, cet objectif étant considérablement compromis par la pratique de la pêche INN⁴¹⁶.

97. Définition de la pêche INN. Selon l'article 2 du règlement 1005/2008⁴¹⁷, la pêche INN est définie comme étant la pratique d'une activité de pêche en violation des règles en matière de pêcherie dans une zone déterminée⁴¹⁸. Cette définition est quasiment identique à celle donnée dans le plan d'action de la FAO⁴¹⁹. Ce plan définit la pêche INN dans ses trois dimensions :

98. La pêche illicite est définie comme étant : « *toutes les activités de pêche effectuées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux placées sous la juridiction d'un État, sans l'autorisation de celui-ci, ou contrevenant à ses lois et règlements ; effectuées par des navires battant pavillon d'États qui sont partis à une organisation régionale de gestion des pêches compétente, mais qui contreviennent aux mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et ayant un caractère contraignant pour les États ou aux dispositions pertinentes du droit international applicable ; ou contrevenant aux lois nationales ou aux obligations internationales, y compris celles contractées par les États*

⁴¹⁵ cf. *supra*, Introduction, Définition de la notion de sûreté maritime p. 24 , et en **Annexe n° 8 la définition de la pêche INN**.

⁴¹⁶ La pêche INN met à mal non seulement les objectifs de la PCP, mais aussi les efforts internationaux de l'Union pour promouvoir une meilleure gouvernance des océans.

⁴¹⁷ Art. 2 du règlement n° 1005/2008 du Conseil du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1. Ce premier règlement a été complété par le Règl. 468/2010 de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux engagés dans les activités de pêche INN, JOUE L 131 du 29 mai 2010, p. 22.

⁴¹⁸ Pêcher sans respecter la législation, ne pas déclarer les captures, pêcher sans autorisation.

⁴¹⁹ Le premier texte à définir la pêche INN est le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, adopté par la FAO le 23 juin 2001. Cette définition a été reprise quasiment à l'identique dans plusieurs textes, notamment dans l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adoptée le 22 nov. 2009 et entrée en vigueur le 5 juin 2016.

Point 3.1 du plan d'action de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN. Ce plan d'action est disponible en ligne, <https://www.fao.org/3/y1224f/y1224f.pdf>

coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches compétente »⁴²⁰ ;

99. La pêche non déclarée est définie comme étant : « *toutes activités de pêche qui n'ont pas été déclarées, ou l'ont été de façon fallacieuse, à l'autorité nationale compétente, contrevenant ainsi aux lois et règlements nationaux ; ou entreprises dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente, qui n'ont pas été déclarées ou l'ont été de façon fallacieuse, contrevenant ainsi aux procédures de déclaration de cette organisation* »⁴²¹ ;

100. La pêche non réglementée est définie comme étant : « *toutes activités de pêche menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente par des navires sans nationalité, ou par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation ; ou qui sont menées dans des zones, ou visent des stocks pour lesquels il n'existe pas de mesures applicables de conservation ou de gestion, et d'une façon non conforme aux responsabilités de l'État en matière de conservation des ressources biologiques marines en droit international* »⁴²².

101. L'UE face à la pêche INN. Face au risque de pratique de la pêche INN⁴²³, l'UE s'est dotée d'un arsenal juridique en la matière⁴²⁴. Son niveau

⁴²⁰ FAO, Pêche illicite, non déclarée et non réglementée [en ligne], consulté en déc. 2021 <http://www.fao.org/iuufishing/background/what-is-iuu-fishing/fr>

⁴²¹ FAO, Pêche illicite, non déclarée et non réglementée [en ligne], consulté en déc. 2021 <http://www.fao.org/iuufishing/background/what-is-iuu-fishing/fr>.

⁴²² FAO, Pêche illicite, non déclarée et non réglementée [en ligne], consulté en déc. 2021 <http://www.fao.org/iuufishing/background/what-is-iuu-fishing/fr>.

⁴²³ CMB de 1982, ANUP du 4 août 1995, l'accord de conformité de la FAO du 24 nov. 1993.

⁴²⁴ Il s'agit de plusieurs textes, le règlement n°1005/2008 du Conseil du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Ce premier règlement a été complété par le règlement 468/2010 de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux engagés dans les activités de pêche INN, JOUE L 131 du 29 mai 2010, p. 22.

Règlement n° 1010/2009 de la Commission du 22 oct. 2009 portant modalités d'application du règlement de 2008 précité, JOUE n° L 280 du 27 oct. 2009, p. 5.

Règlement n° 86/2010 de la Commission du 29 janv. 2010 modifiant l'annexe 1 du règlement de 2008 en ce qui concerne la définition des produits de la pêche, et modifiant le Règlement de 2009 en ce qui concerne l'échange d'information relative aux inspections de navires des États tiers et les arrangements administratifs pour les certificats de capture, JOUE n° L 26 du 30 janv. 2010, p. 5.

d'action s'avère être spécifiquement pertinent, car l'UE représente un marché très important pour les produits de la pêche⁴²⁵ et est le plus grand importateur de produits de la pêche au monde⁴²⁶. L'UE dispose aussi d'une des plus importantes flottes de pêches dans le monde et représente la troisième puissance en matière de capture⁴²⁷. En tant qu'acteur important, les textes européens relatifs à la lutte contre la pêche INN ont de ce fait un écho plus grand.

Au niveau de l'UE, la lutte contre la pêche INN matérialise une symbiose entre le droit international et le droit de l'UE. D'une part, les principaux textes européens en la matière s'inspirent du droit international, car ils ont été pris à la suite du plan international adopté en 2001 par la FAO pour lutter contre la pêche INN⁴²⁸. L'UE a approuvé⁴²⁹ ce plan d'action en 2011 dans le but de contrecarrer et d'éliminer la pêche INN. D'autre part, dans le cadre de la PCP, l'UE est partie à dix-sept Organisations régionales de la gestion des pêches⁴³⁰. Cette participation

Règlement n° 395/2010 de la Commission du 7 mai 2010 modifiant le règlement de 2009 en ce qui concerne les dispositions administratives relatives aux certificats de capture, JOUE n° L 115 du 8 mai 2010, p. 1.

règlement n° 468/2010 de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux (Navires) engagés dans des activités de pêche INN, JOUE n° L 131 du 29 mai 2010, p. 6.

Règlement n° 202/2011 de la Commission du 1^{er} mars 2011 modifiant l'annexe 1 du Règlement de 2008 en ce qui concerne la définition des produits de la pêche et modifiant le Règlement de 2009 en ce qui concerne les modèles de notification préalable, les critères concernant les inspections au port et la reconnaissance des systèmes de documentation des captures adoptés par les organisations régionales de gestion des pêches, JOUE n° L 57 du 10 mars 2011, p. 7.

⁴²⁵ L'UE est au niveau mondial l'une des premières entités ou le premier marché pour l'importation de produits de la pêche (à côté des entités telles que les États Unis ou des États tels que le Japon la Chine ou la Corée du Sud). FAO « The State of World Fisheries and Aquaculture » 2014, p. 50.

⁴²⁶ cf. le préambule du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴²⁷ Pour plus de détails sur l'UE en tant qu'acteur de la pêche internationale, voir notamment :

LUCAS (C.), The European Union as a Global Actor in Fisheries Governance, *Journal of Common Market Studies*, Vol. 51, No. 1 (2013), pp. 1-17;

SCHEFFER (M.), The European Union's Role in Global Fisheries Governance, *Marine Policy*, Vol. 37 (2013), pp. 25-30;

CLAUDET (J), The European Union's role in the governance of international fisheries, *Ocean & Coastal Management*, Vol. 150 (2017), pp. 66-76.

⁴²⁸ <http://www.fao.org/docrep/003/y1224f00.html/>

⁴²⁹ Décision du Conseil du 20 juin 2011 concernant l'approbation au nom de l'UE de l'accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN, JOUE n° L 191 du 22 juill. 2011, p. 3.

⁴³⁰ Ces organisations régionales sont notamment : la Commission internationale pour la conservation des Thonidés de l'Atlantique (CICTA) <http://www.iccat.int/fr/> ; l'Organisation pour la conservation du saumon en Atlantique nord (OSCAN) <http://www.nasco.int/> ; la Commission des pêches pour l'Atlantique nord (CPANE) <http://www.neafc.org/> et <http://www.ospar.org/> ; l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord (OPANO) <http://www.nafo.int/> ; etc. ...

qui permet notamment de lutter contre la pêche INN matérialise également une symbiose entre le droit international et le droit de l'UE.

102. La PCP assure la lutte contre la pêche INN d'une part à travers un ensemble de règles qui constitueront l'objet d'étude du premier chapitre (**Chapitre 1**). Dans ce premier chapitre, nous explorerons comment le cadre normatif de la PCP permet de contribuer efficacement au maintien de l'ordre public en mer.

103. D'autre part, le rôle de l'agence européenne de contrôle des pêches (ci-après AECP) dans la mise en œuvre de ce cadre normatif sera également étudié plus en détail, dans le but d'analyser sa contribution à la lutte contre la pêche INN (**Chapitre 2**).

104. La combinaison de ces deux chapitres permettra de cerner comment le cadre normatif de la PCP, soutenue par l'action de l'AECP, forme un système cohérent et efficace pour le maintien de l'ordre public en mer.

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN

Chapitre 2 : L'Agence européenne de de contrôle des pêches : l'instrument au service du cadre normatif

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN

« Le plus grand attentat contre la liberté de pêche c'est de l'exercer de telle sorte que s'épuisent ses richesses »

Léon-José Suarez⁴³¹

105. Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN contribue au maintien de l'ordre public en mer. Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN est constitué d'un nombre important de directives et de règlements de l'UE⁴³², ceux-ci étant les textes les plus contraignants émanant des institutions de l'UE⁴³³.

⁴³¹ Déclaration de Léon-José Suarez en 1927 devant l'Assemblée de la Société des Nations en 1927.

⁴³² Il s'agit de plusieurs textes, le règlement n°1005/2008 du Conseil du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Ce premier règlement a été complété par le règlement 468/2010 de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux engagés dans les activités de pêche INN, JOUE L 131 du 29 mai 2010, p. 22.

règlement n° 1010/2009 de la Commission du 22 oct. 2009 portant modalités d'application du Règlement de 2008 précité, JOUE n° L 280 du 27 oct. 2009, p. 5 ;

règlement n° 86/2010 de la Commission du 29 janv. 2010 modifiant l'annexe 1 du Règlement de 2008 en ce qui concerne la définition des produits de la pêche, et modifiant le Règlement de 2009 en ce qui concerne l'échange d'information relative aux inspections de navires des États tiers et les arrangements administratifs pour les certificats de capture, JOUE n° L 26 du 30 janv. 2010, p. 5 ;

règlement n° 395/2010 de la Commission du 7 mai 2010 modifiant le règlement de 2009 en ce qui concerne les dispositions administratives relatives aux certificats de capture, JOUE n° L 115 du 8 mai 2010, p. 1.

règlement n° 468/2010 de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux (Navires) engagés dans des activités de pêche INN, JOUE n° L 131 du 29 mai 2010, p. 6 ;

règlement n° 202/2011 de la Commission du 1^{er} mars 2011 modifiant l'annexe 1 du Règlement de 2008 en ce qui concerne la définition des produits de la pêche et modifiant le règlement de 2009 en ce qui concerne les modèles de notification préalable, les critères concernant les inspections au port et la reconnaissance des systèmes de documentation des captures adoptés par les organisations régionales de gestion des pêches, JOUE n° L 57 du 10 mars 2011, p. 7.

⁴³³ À ce titre, les directives et les règlement bénéficient d'une plus grande effectivité, car leur application est garantie par un certain nombre de mécanismes.

GUILLOUD-COLLIAT (L.), La nouvelle nomenclature des actes dans le Traité de Lisbonne, *Revue interdisciplinaire d'études juridiques*, 2011, n°66, p. 85 ;

MARTUCCI (F.), *Droit de l'Union européenne*, Dalloz, 2017, pp. 348-350 ;

RITTENG (D.), *La nouvelle typologie des actes de l'Union*, RTDE 2015, p. 7 ;

CHALTIEL (F.), *Le système décisionnel de l'UE*, 3^{ème} éd., 2017, la documentation française ;

BLUMANN (C.), *La fonction législative dans l'Union modifiée*, in M. Blanquet, *la prise de décision dans le système de l'UE*, Bruylant, coll. « droit de l'UE », vol. 12, 2011.

106. L'étude du contenu de ces différents textes permet de dégager plusieurs types d'actions et un ensemble de règles visant à lutter contre la pêche INN⁴³⁴. Il s'agit d'une part de la mise en place de deux systèmes à l'attention des acteurs du domaine de la pêche (**Section I**), et d'autre part des systèmes de recensement (**Section II**).

Section I : Un cadre normatif reposant sur les acteurs du domaine de la pêche

Section II : Un cadre normatif prévoyant des procédures de recensement

QUATREMER (J.), La comitologie : là où est vraiment le pouvoir européen, *Libération*, 28 février 2017.

⁴³⁴ Ces règles régissent l'inspection des navires de pêche, la certification, le système d'alerte, le recensement des navires européens pratiquant la pêche INN, le recensement des États tiers non-coopérants et les mesures applicables aux individus impliqués dans la pêche INN.

SECTION 1 : UN CADRE NORMATIF REPOSANT SUR LES ACTEURS DU DOMAINE DE LA PECHE

« La lutte contre la pêche illégale est à la fois une mission permettant de défendre les richesses halieutiques présentes dans nos eaux et de préserver les intérêts économiques et sociaux de la flotte de pêche sous pavillon national, dont le schéma classique veut qu'elle exerce principalement dans notre ZEE »

Thomas PAILLOUX⁴³⁵

107. Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN repose sur les acteurs du domaine de la pêche. Les principaux acteurs du domaine de la pêche visés par ce cadre normatif sont non seulement les pêcheurs, mais aussi les États membres de l'UE en tant qu'États du pavillon des pêcheurs et États du port d'embarquement et de débarquement des pêcheurs. Dans le cadre de la PCP, il existe deux systèmes pour lesquels ces deux catégories d'acteurs du domaine de la pêche ont un rôle important à jouer pour lutter contre la pêche INN. Il s'agit d'une part du système de certification (I) et d'autre part du système de sanctions des opérateurs (II).

I. LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN A TRAVERS LE SYSTEME DE CERTIFICATION **ISSUE DE LA PCP**

108. La lutte contre la pêche INN repose notamment sur le système de certification de l'UE. Ce système est prévu par les articles 12 à 22

⁴³⁵ PAILLOUX (T.), Stratégie maritime - Lutter contre la pêche illégale : l'enjeu de la défense bleue, *Revue Défense Nationale*, vol. 793, no. 8, 2016, pp. 121-124.

du règlement 1005/2008⁴³⁶ et les articles 6 et suivants du règlement 1010/2009⁴³⁷. Il s'agit d'un mécanisme permettant d'empêcher l'importation au sein de l'UE et l'exportation en provenance de l'UE de produits issus de la pêche INN.

Aux termes des dispositions du règlement 1005/2008 et du règlement 1006/2008⁴³⁸, des produits sont présumés provenir de la pêche INN lorsque le navire de pêche rentre dans les conditions suivantes : lorsqu'il « ne possède pas de permis de pêche en cours de validité ; lorsqu'il néglige de transmettre ou d'enregistrer les données de capture ; lorsqu'il pêche dans une zone interdite ; lorsqu'il pêche des espèces non autorisées ; lorsqu'il utilise des engins interdits ou non conformes ; lorsqu'il falsifie ou dissimule son identité ; lorsqu'il embarque, transborde ou débarque du poisson en dessous de la taille réglementaire ; lorsqu'il participe à des activités avec des navires figurant sur la liste des navires INN⁴³⁹ ; lorsqu'il exerce des activités de pêche dans une zone couverte par une organisation régionale de gestion des pêches (ORGP) sans respecter les mesures de conservation et de gestion de cette organisation, et bat pavillon d'un État non parti à cette organisation, ou ne coopérant pas avec cette organisation »⁴⁴⁰.

109. Le rôle des États membres en matière de certification. Les États membres de l'UE⁴⁴¹ jouent un rôle majeur dans la mise en place de ce système de certification, car ils en assurent l'effectivité. En effet, les autorités compétences de l'État membre à destination duquel les produits issus de la pêche sont importés (État du port) ont l'obligation de vérifier que ceux-ci ne proviennent pas de la pêche INN. De même, l'État membre en provenance duquel les produits

⁴³⁶ Art. 2 à 12 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴³⁷ Art. 6 du règlement (CE) n° 1010/2009 de la Commission en date du 22 oct. 09 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 280 du 27 octobre 2009, p. 5.

⁴³⁸ Règlement 1006/2008 du 29 sept. 2008 concernant les autorisations pour les activités de pêche des navires de pêche communautaire en dehors des eaux communautaires et l'accès des navires d'États tiers aux eaux communautaires, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 33.

⁴³⁹ cf. Section 2 de ce Chapitre.

⁴⁴⁰ PROUTIERE – MAULION (G.), Pêche maritime, Règles communautaires, Facs. 1440, JurisClasseur Transport, Lexis360, 2021.

⁴⁴¹ Art. 17 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

issus de la pêche sont exportés et l'État du pavillon des navires de pêche européens ont l'obligation de procéder aux mêmes vérifications.

110. L'importance du certificat de capture. Lorsque les produits ont été pêchés conformément aux réglementations européennes, un certificat de capture est délivré par l'État du port⁴⁴² ou l'État du pavillon⁴⁴³. Aussi, lorsqu'un certificat de capture a été délivré par un État tiers, un examen des produits et des données présentés sur ledit certificat ou de tout autre élément jugé pertinent peut être effectué par les autorités compétentes d'États membres au sein duquel les produits sont importés. À l'issue de cette vérification, s'il s'avère que lesdits produits sont issus de la pêche INN, un refus d'importation peut être prononcé en vertu de l'article 18 du règlement 1005/2008⁴⁴⁴.

Le certificat de capture est donc au cœur de ce système de certification, car il conditionne aussi bien l'importation à destination de l'UE que l'exportation en provenance de l'UE des produits issus de la pêche. En plus de constituer une condition nécessaire pour l'importation ou l'exportation, le certificat de capture est également vecteur de plus de clarté et de plus de cohérence. Il s'agit en effet d'un document sous forme de formulaire prérempli, prévu par les dispositions européennes et uniformément utilisé dans tous les États membres. Un modèle unique de certificat de capture⁴⁴⁵ est d'ailleurs prévu à l'annexe II du règlement 1005/2008.

111. La quasi-universalité des documents de certification. Le certificat de capture est « quasi universel », car il est également prévu par les Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP). En effet, certaines Organisations régionales de gestion des pêches appliquent un système de

⁴⁴² Art. 6(2) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Art 12 et 16 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁴³ Si l'État tiers vers lequel ce produit est exporté en fait la demande. Art. 15(1) du règlement de 2008.

⁴⁴⁴ Art. 18 règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁴⁵ Un modèle de certificat de capture figure en Annexe n° 19.

documentation de capture qui, sur le principe, est équivalent aux certificats de captures prévus par le règlement 1005/2008. Ce système de documentation de capture contient les mêmes informations et a le même but que le certificat de capture. De plus, dans l'un comme dans l'autre cas, ils constituent tous les deux une condition exigée pour l'importation et l'exportation de produit de la pêche.

À titre d'exemple, la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) applique depuis 1980 un système de documentation commerciale pour le thon rouge permettant de lutter contre la pêche illégale de cette catégorie de poisson. De même, la Convention sur la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR) a mis en place un système de documentation des captures pour imposer une limite aux captures de légine de l'Antarctique dans chaque division de la zone couverte par cette Convention. Enfin, la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a adopté depuis 2001 un système de documentation commerciale pour le thon obèse.

Selon l'article 13 du règlement 1005/2008, tous ces différents systèmes de documentation de capture sont reconnus et acceptés au sein de l'UE comme certificat de capture des produits de la pêche. Ils sont, au même titre que les certificats de captures prévus par le règlement 1005/2008, soumis aux mêmes vérifications prévues aux articles 16, 17 et 18 du règlement 1005/2008.

112. Les inconvénients des documents de certification. Il est tout de même possible de relever que la multiplicité de forme de ces différents documents de certification (certificat de capture prévu par l'UE et documentations de capture appliquées par les ORGP) pourrait être une source de confusion pour les acteurs du secteur de la pêche et accroître la charge de travail qui leur est imposée. On pourrait à cet effet imaginer un système dans lequel l'UE, en accord avec les Organisations régionales de gestion des pêches, mette en place un formulaire unique pour la certification de tous les produits issus de la pêche. Ce formulaire unique serait vecteur de plus de clarté et d'universalité, essentiel dans la lutte contre la pêche INN à travers le monde.

113. Outre ce système de certification, le système de sanctions encourues par les pêcheurs peu scrupuleux contribue également à lutter contre la pêche INN.

II. LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN A TRAVERS LE SYSTEME DE SANCTIONS ISSU DE LA PCP

114. La lutte contre la pêche INN repose aussi sur le système de sanction issue de la PCP. Ce système de sanctions est constitué de différentes obligations sanctionnables pesant sur les acteurs du domaine de la pêche. En effet, le système prévu par la PCP est composé d'obligations dont le non-respect expose les participants à l'activité de pêche à des sanctions. Ces obligations sont contenues dans trois textes, le règlement 1224/2009⁴⁴⁶, le règlement 1380/2013⁴⁴⁷ et le règlement 1005/2008⁴⁴⁸. Il s'agit notamment de l'obligation de détenir une licence de pêche⁴⁴⁹, celle de détenir une autorisation de pêche⁴⁵⁰, celle de respecter les règles relatives au marquage et à l'identification des navires de pêche⁴⁵¹, celles relatives au journal de pêche⁴⁵², au

⁴⁴⁶ Règlement (CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.

⁴⁴⁷ Les articles 14, 15 et 36 du règlement 1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54.

⁴⁴⁸ Les articles 39 à 47 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁴⁹ Art. 6 du règlement (CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.

⁴⁵⁰ Art. 7 du règlement (CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.24/2009 précité.

⁴⁵¹ Art. 8 du règlement (CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.

⁴⁵² Art. 14 et 15 du règlement (CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.

transbordement⁴⁵³ et au débarquement⁴⁵⁴, ou encore celles relatives à l'interdiction de rejet des captures indésirées et l'obligation de débarquement des captures des espèces faisant l'objet de limite de capture⁴⁵⁵.

S'agissant par exemple de ces deux dernières obligations, elles sont liées et proviennent de l'article 15 du règlement 1380/2013⁴⁵⁶ selon lequel les captures⁴⁵⁷ réalisées au cours d'une activité de pêche⁴⁵⁸ doivent être rapportées et conservées à bord des navires de pêche. Une fois ramenées, elles doivent être enregistrées, débarquées et imputées sur les quotas⁴⁵⁹. Ces deux obligations⁴⁶⁰ ne concernent que quelques types d'espèces dans certains lieux spécifiques⁴⁶¹. La principale exception à cette double obligation est contenue dans l'article 15(4)⁴⁶² du Règlement de 1380/2013 précité. En effet, ces deux obligations ne s'appliquent pas à certaines espèces, trois types notamment : les espèces dont la pêche est interdite et qui sont identifiées en tant que telles dans un acte juridique de l'UE adopté dans le cadre de la PCP, les espèces pour lesquelles des preuves scientifiques démontrent des taux de survie élevés compte tenu des caractéristiques des engins, des pratiques de pêche et de l'écosystème, et des espèces dont les captures relèvent d'exemption de *minimis*.

⁴⁵³ Art. 21 du règlement 12(CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.24/2009 précité.

⁴⁵⁴ Art. 23 du règlement 12(CE) 1224/2009 du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.24/2009 précité.

⁴⁵⁵ Les captures doivent être ramenées et conservées à bord des navires de pêche, puis enregistrées, débarquées et imputées sur le quota saut lorsqu'elles sont utilisées comme appâts vivants.

⁴⁵⁶ Art. 15 du règlement 1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54.

⁴⁵⁷ Toutes captures d'espèce faisant l'objet de limites.

⁴⁵⁸ Soit au sein de l'UE, soit par les navires européens dans les eaux internationales, soit dans les pêcheries, soit dans certaines zones géographiques.

⁴⁵⁹ Toutefois, si elles sont utilisées comme appâts vivants, cette obligation ne s'applique pas.

⁴⁶⁰ Celles relatives à l'interdiction de rejet des captures indésirées et l'obligation de débarquement des captures des espèces faisant l'objet de limite de capture.

⁴⁶¹ En ce qui concerne la mer du Nord et les eaux occidentales septentrionales, le Cabillaud, l'Eglefin, le Merlan, le Lieu Noir, la Langoustine, la Sole Commune, la Plie et le Merlu.

En ce qui concerne les eaux occidentales australes, la Langoustine, la Sole Commune, la Plie et le Merlu.

⁴⁶² Art. 15 (4) du règlement 1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54.

115. Le système de sanctions visant à lutter contre la pêche INN est donc composé de toutes les obligations sus évoquées. Le non-respect de ces obligations expose les contrevenants à de lourdes sanctions cumulatives qui, comme il sera démontré, bien qu'étant dissuasives (**A**), peuvent être remises en question (**B**). De plus, l'effectivité et l'efficacité d'un tel système de sanction reposent sur une bonne mise en œuvre par les États membres. Il sera question d'apprécier la mise en œuvre de ce système par la France (**C**).

A. DES SANCTIONS CUMULATIVES ET DISSUASIVES

116. Des sanctions cumulative et dissuasive. Ces sanctions sont en effet choisies par les États membres. En cas de violation des obligations mentionnées plus haut, aucune sanction n'est expressément prévue par les textes européens. Les textes qui prévoient ces obligations se contentent d'imposer aux États membres de prendre des sanctions qui respectent certaines indications⁴⁶³. Elles doivent tout d'abord être effectives, le contrôle de leur application devant être assuré. Elles doivent en outre être proportionnées à la l'infraction résultant du manquement à une ou plusieurs des obligations citées. Elles doivent enfin être dissuasives.

117. Des sanctions prenant en compte le caractère lucratif de l'activité de pêche INN. Les États membres peuvent ainsi prendre des sanctions administratives ou des sanctions pénales en cas de non-respect des obligations sus évoquées. Qu'elle soit administrative, pénale ou les deux à la fois, cette sanction est avant tout déterminée en tenant compte du potentiel profit de l'auteur de la violation. En effet, selon l'article 44(2)⁴⁶⁴ du règlement de 1005/2008, les

⁴⁶³ Art. 36 du règlement 1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54 ;

et art. 42(1) et 44 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁶⁴ Art. 44 (2) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Les États membres imposent une sanction maximale d'un montant égal à au moins cinq fois la valeur des produits de la pêche obtenus dans le cadre de ladite infraction. En cas d'infraction grave répétée au cours d'une période de cinq ans, les États membres imposent une sanction maximale d'un montant égal à au moins huit fois la valeur des produits de la pêche obtenus dans le cadre de ladite infraction. Lorsqu'ils appliquent ces

États membres ont deux obligations. Ils doivent tout d'abord appliquer des sanctions qui tiennent compte de la valeur et de l'étendue du préjudice causé aux ressources halieutiques et au milieu marin. Ils doivent également s'assurer que lesdites sanctions, lorsqu'elles sont les plus élevées, soient d'un montant au moins égal à cinq fois la valeur des produits obtenus dans le cadre d'une activité de pêche INN. Ce montant sera au moins égal à huit fois la valeur desdits produits en cas de récidive sur une période de cinq ans.

Il découle de ce texte une prise en compte du caractère lucratif⁴⁶⁵ de l'activité de pêche INN. Cette prise en compte se manifeste par le fait que la sanction encourue pour une telle activité soit une amende dont le montant est proportionnel aux gains potentiels de ladite activité de pêche INN. La sanction est donc ici déterminée en tenant compte du profit potentiellement réalisé par l'auteur. En cela, cette sanction prive en principe de tout intérêt le recours à la pêche INN⁴⁶⁶.

118. Bien que dissuasives, ces sanctions qui peuvent être cumulatives ont des limites.

B. DES SANCTIONS QUESTIONNABLES

119. Des sanctions questionnables au regard de leur caractère cumulatif. En principe, selon l'article 44(1) du Règlement de 1005/2008⁴⁶⁷, les sanctions prises doivent être administratives. Il s'agit des sanctions prises non pas par une juridiction, mais par une autorité administrative⁴⁶⁸. Cependant, selon

sanctions, les États membres tiennent également compte de la valeur du préjudice causé aux ressources halieutiques et au milieu marin concernés.

⁴⁶⁵ La faute lucrative c'est la faute génératrice d'une économie pour son auteur.

MESA (R.), Précisions sur la notion de faute lucrative et son régime, JCP (G.), 21 mai 2012, Doctr. 625.

⁴⁶⁶ Car les participants n'auront potentiellement aucun gain ou profit susceptible d'être généré par une telle activité.

⁴⁶⁷ Art. 44 (1) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁶⁸ Pour plus de détails sur la notion de sanction administrative, voir notamment le Dossier thématique du Conseil d'État intitulé « Le juge administratif et les sanctions administratives » disponible sur le site du Conseil d'État, consulté en novembre 2022 :

<https://www.conseil-etat.fr/decisions-de-justice/jurisprudence/dossiers-thematiques/le-juge-administratif-et-les-sanctions-administratives>

l'article 44 (3)⁴⁶⁹ du même texte, les États membres peuvent avoir recours à des sanctions pénales alternatives ou cumulatives. Les sanctions pénales quant à elles sont prises par les juridictions pénales. Il peut donc y avoir un cumul de sanctions administratives et pénales pour la même infraction.

120. La problématique du caractère cumulatif. Ce cumul, bien qu'admis par la CJUE⁴⁷⁰, peut s'avérer problématique. En effet, selon la Convention européenne des droits de l'Homme (CEDH), le cumul de sanctions de même nature pour des faits identiques est contraire à la règle *non bis idem*⁴⁷¹. Selon un arrêt récent de la CEDH⁴⁷², si une sanction administrative est une amende d'un montant potentiellement élevé et présente même implicitement une dimension punitive, elle peut être assimilée à une sanction de nature pénale. De ce fait, si un État membre prononce pour la même infraction une sanction pénale et une sanction administrative, et si la sanction administrative est une amende d'un montant élevé, alors cette dernière pourra être assimilée à une sanction pénale, ce qui signifie que les deux sanctions n'auront pas la même qualification, mais auront la même nature. En pareil cas, il est possible d'identifier une contrariété entre ce mécanisme de sanction prévu aux articles 44 (1) et 44 (3) du règlement 1005/2008 et la règle *non bis idem* prévue à l'article 4 du protocole 7 de la convention de sauvegarde des droits de l'Homme.

En France par exemple⁴⁷³, les sanctions administratives ou pénales appliquées sont toujours des amendes. En cas de cumul de deux amendes, administrative et pénale, pour la même infraction, en application de l'article 44(3) du règlement 1005/2008, il y aura potentiellement contrariété avec la règle *non bis idem*.

⁴⁶⁹ Art. 43 (3) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁷⁰ La CJUE admet le cumul de poursuites et de sanctions pénale et administrative dans les affaires suivantes : [CJUE 20 mars 2018, Menci, aff. C-524/15](#)
[CJUE 20 mars 2018, Garlsson Real Estate, aff. C-537/16](#)
[CJUE 20 mars 2018, Di Puma, aff. C-596/16](#)

⁴⁷¹ Selon ce principe, un individu ne peut faire l'objet de deux condamnations pour des faits similaires. Article 4 protocole 7 de la Convention de Sauvegarde des droits de l'Homme ; CEDH, 4 mars 2014, Grande Stevens et autres c/ Italie, n° 18640/10.

⁴⁷² CEDH, Goulandris et Vardinogianni c/ Grèce aff. 1735/13 en date du 12 juin 2022.

⁴⁷³ cf. paragraphe suivant pour plus de détails.

121. Le devenir du cumul de sanction. La question du devenir de ce système de sanctions cumulatives face à leur potentielle contrariété à la règle *non bis idem* se pose donc face à ce conflit de normes. Les États membres sont tenus de respecter aussi bien le droit de l'UE que celui issu de la CEDH⁴⁷⁴. Tout l'enjeu ici est de savoir comment ces derniers peuvent résoudre un tel conflit entre deux normes, en l'occurrence le droit de l'UE en son article 44(3) du règlement 1005/2008 et la CEDH en son article 4 du Protocole 7 de la CEDH⁴⁷⁵. Les États membres pourraient être sanctionnés par la Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH) pour non-respect dudit principe s'ils appliquent le règlement 1005/2008 en prononçant une amende élevée en guise de sanction administrative et une autre amende en guise de sanction pénale pour la même infraction⁴⁷⁶. Dès lors, en appliquant de façon combinée les dispositions du règlement 1005/2008 et ceux de la CEDH, il faut conclure qu'il n'y a qu'une seule possibilité : le règlement 1005/2008 prévoit certes la possibilité d'un cumul des deux sanctions pénales et administratives, mais il faut laisser inappliquée cette disposition du droit de l'UE, en l'occurrence l'article 44(3)⁴⁷⁷, puisqu'un autre droit contraignant en la matière, limite sa portée. Lorsque les sanctions pénales et administratives consistent en une amende, seul l'aspect alternatif des poursuites doit être retenu si les États membres ne veulent pas entrer en contrariété avec la CEDH et risquer potentiellement un recours devant la CEDH, ledit recours pouvant leur être préjudiciable.

122. Un cumul de sanction source de contentieux. Il est tout de même important de relever que la question du cumul des sanctions génère un contentieux très important, aussi bien devant les juridictions internationales

⁴⁷⁴ Les États membres sont parties à la Convention.

⁴⁷⁵ Art. 4 du protocole 7 de la CEDH.

⁴⁷⁶ Le Conseil Constitutionnel français juge que le montant cumulé d'une amende pénale et administrative ne doit pas dépasser le maximum de l'amende la forte encourue. Cons. Const. n° 2014-423 QPC du 24 oct. 2014, DUFOUR (O.), LPA 30 oct. 2014, p. 3 ; MATHIEU (B.), JCP (G.) 24 nov. 2014, p. 2175.

Cons. Const., Décision n° 2021-965 QPC du 28 janvier 2022, *Société Novaxia développement et autres (Sanction des entraves aux contrôles et enquêtes de l'Autorité des marchés financiers)* :

<https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2022/2021965QPC.htm>

⁴⁷⁷ Art. 44 (3) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

(CJUE, CEDH) qu'interne. Le Conseil constitutionnel français s'est ailleurs prononcé à plusieurs reprises sur cette question⁴⁷⁸.

D'après la jurisprudence constante du Conseil constitutionnel français, la seule limite au cumul de sanctions administrative et pénale réside dans le fait que le montant total des différentes amendes pénales et administratives prononcées pour le même comportement ne dépasse pas le maximum légal le plus élevé⁴⁷⁹. C'est d'ailleurs ce qui a été retenu dans une décision récente rendue en 2022⁴⁸⁰, au cours duquel le Conseil Constitutionnel a reprécisé que l'admission du cumul de sanctions est conditionnée par le fait que le montant global de l'amende pénale et de l'amende administrative ne dépasse pas le maximum de l'amende la plus forte encourue.

Dans cette affaire, étaient en cause les articles L 621-15 (2) f⁴⁸¹ et L 642-2⁴⁸² du Code monétaire et financier français⁴⁸³. Le premier sanctionne administrativement le manquement d'entrave aux enquêtes et contrôles de l'Autorité des marchés financiers, et le second quant à lui réprime pénalement le fait pour toute personne de faire obstacle à une mission de contrôle ou d'enquête de l'Autorité des marchés financiers ou de lui communiquer des renseignements inexacts. Dans cette décision, le Conseil a procédé à une comparaison des différentes peines issues de ces articles⁴⁸⁴. Il conclut que leur nature n'est pas différente et décide qu'en pareil cas, le cumul de sanctions ne sera admis que si le montant global de l'amende pénale et de l'amende administrative ne dépasse

⁴⁷⁸ Cons. Const., 18 mars 2015, n° 2014-453/454 QPC et 2015-462 QPC ;

Cons. Const., 3 déc. 2021, n° 2021-953 QPC ;

Cons. Const., 18 mars 2015, n° 2014-453/454 QPC et 2015-462 QPC ;

Cons. Const., 14 janv. 2016, n° 2015-513, 2015-514 et 2015-526 QPC ;

[Cons. Const., 17 mai 2019, n° 2019-783 QPC](#) ;

Cons. const., 7 oct. 2021, n° 2021-937 QPC ;

Cons. Const., 3 déc. 2021, n° 2021-953 QPC.

⁴⁷⁹ Cons. Const. n° 2014-423 QPC du 24 oct. 2014, DUFOUR (O.), LPA 30 oct. 2014, p. 3 ; MATHIEU (B.), JCP (G.) 24 nov. 2014, p. 2175.

⁴⁸⁰ Cons. Const., Décision n° 2021-965 QPC du 28 janvier 2022, *Société Novaxia développement et autres (Sanction des entraves aux contrôles et enquêtes de l'Autorité des marchés financiers)* :

<https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2022/2021965QPC.htm>

⁴⁸¹ Art. L 621-15 (2) f du Code monétaire et financier français.

⁴⁸² Art. L 642-2 du Code monétaire et financier français.

⁴⁸³ Il s'agit de la rédaction résultant de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016.

⁴⁸⁴ 2 ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende pour les personnes physiques ; 1 500 000 € d'amende pour les personnes morales, cent millions d'euros maximum ou le décuple du montant de l'avantage retiré du manquement.

pas le maximum de l'amende la plus forte encourue. L'article L 621-15 du Code monétaire et financier français a donc été partiellement abrogé, avec effet immédiat⁴⁸⁵.

C. LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME DE SANCTIONS PAR LA FRANCE

123. La mise en œuvre du système de sanction par la France.

Avant d'aborder le cas de la France, le premier point sur lequel il faut brièvement se pencher est celui de l'effectivité du système de sanctions. Tous les États membres de l'UE jouent un rôle majeur dans l'application de la législation européenne, car c'est à eux qu'incombe la responsabilité de leur mise en œuvre et de leur pleine effectivité. En matière de lutte contre la pêche INN, la législation européenne est majoritairement composée de règlements européens dont l'application n'est pas conditionnée⁴⁸⁶ par la transposition des États membres dans leur législation nationale. Ces différents règlements sont directement invocables dès leur entrée en vigueur au sein des États membres.

124. L'effectivité des sanctions administratives en France. En ce qui concerne le système de sanctions visant à lutter contre la pêche INN, la France a adapté sa législation en application des textes européens sus évoqués. De ce fait, le Code rural de la pêche maritime français comporte des dispositions sur les sanctions administratives et pénales comme prévu par le règlement 1005/2008. Les sanctions administratives sont prévues à l'article L 946-15⁴⁸⁷ du Code rural et de la pêche maritime. Leur montant maximal, comme prévu par les textes de l'UE, est égal à cinq fois la valeur des produits capturés, acquis, débarqués, détenus, transférés, transportés ou mis sur le marché en violation desdits textes européens.

⁴⁸⁵ PELTIER (V.), Identité de nature des sanctions, Droit pénal n° 3, mars 2022, pp. 49-50.

⁴⁸⁶ Contrairement aux directives européennes dont l'application nécessite une transposition. Toutefois, lorsque le délai de transposition est dépassé, la directive devient invocable et la transposition n'est plus une condition.

⁴⁸⁷ Art. L 946-15 du Code rural de la pêche maritime français.

125. L'effectivité des sanctions pénales en France. Les sanctions pénales quant à elles sont prévues aux articles L. 945-1⁴⁸⁸ et suivants du Code rural et de la pêche maritime. Leur montant est de 22 500 euros d'amende. En ce qui concerne cette sanction pénale, le texte français est plus sévère que le texte de l'UE, car en cas de récidive dans un délai de cinq ans, les montants maximaux sont doublés. En outre, le droit français comporte plusieurs peines complémentaires. L'article L. 945-5⁴⁸⁹ du Code rural et de la pêche maritime autorise le juge pénal à confisquer la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction.

126. Sur la base des textes européens qui régissent ce système de sanctions, quelques arrêts ont été rendus en France notamment sur la caractérisation de délits de l'article L. 945-1 du Code rural et de la pêche

⁴⁸⁸ Art. L 945 et s. du Code rural de la pêche maritime français : Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 375 000 € d'amende le fait : 1° De détruire, détourner ou tenter de détruire ou de détourner les filets, engins, matériels, équipements, véhicules, navires, engins flottants ou produits de la pêche appréhendés ou saisis et confiés à sa garde ; 2° De faire obstacle à l'appréhension ou à la saisie des filets, engins, matériels, équipements, véhicules, instruments, navires, engins flottants utilisés pour les pêches en infraction à la réglementation prévue par les dispositions du présent livre, par les règlements de l'Union européenne pris au titre de la politique commune de la pêche, par les textes pris pour leur application, par les engagements internationaux de la France, ainsi que par les délibérations rendues obligatoires en application des articles L. 912-10 et L. 921-2-1 et du second alinéa de l'article L. 921-2-2, ainsi que des produits de ces pêches ou des sommes provenant de leur vente ; 3° De ne pas donner aux produits saisis la destination décidée par le tribunal ou l'autorité compétente. Dans les cas prévus aux 2° et 3°, lorsque le prévenu a agi en qualité de préposé, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait ou des conditions de travail du préposé, décider que le paiement des amendes prononcées est mis en totalité ou en partie à la charge du commettant.

⁴⁸⁹ Art. L 945-5 du Code rural de la pêche maritime français : I.-La personne coupable d'une infraction prévue par le présent titre encourt également, à titre de peine complémentaire : 1° La peine d'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à [l'article 131-35](#) et au [9° de l'article 131-39 du code pénal](#) ; 2° La suspension ou le retrait de la licence de pêche, du permis de pêche spécial, du permis de mise en exploitation et, d'une manière générale, de toute autorisation de pêche délivrée en application de la réglementation pour une durée maximale d'un an, sans préjudice des dispositions prévues par l'article 92 du règlement (CE) n° 1224/2009 du 20 novembre 2009 ; 3° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit, ainsi que la confiscation de tout navire, installation, véhicule ou engin appartenant au condamné dans les conditions prévues par [l'article 131-21](#) et au 9° de l'article 131-39 du code pénal ; 4° Pour les personnes physiques, l'interdiction d'exercer une activité professionnelle ou sociale, notamment un commandement, à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée qui ne peut excéder cinq ans dans les conditions prévues aux [articles 131-27 à 131-29](#) du code pénal ; 5° Pour les personnes morales, la dissolution dans les conditions prévues au 1° de l'article 131-39 du code pénal ; 6° Pour les personnes coupables d'une infraction prévue au 19° ou 20° du I de [l'article L. 945-4](#), la destruction à leurs frais de l'exploitation de cultures marines, de l'installation aquacole, de l'établissement permanent de capture ou de la structure artificielle concernés. II.-La personne physique condamnée pour une infraction prévue au I de l'article [L. 945-4-2](#) encourt également, à titre de peine complémentaire, l'immobilisation, pendant une durée qui ne peut excéder un an, du véhicule, du navire, du bateau, de l'embarcation ou de l'aéronef dont elle s'est servie pour commettre l'infraction, si elle en est le propriétaire.

maritime⁴⁹⁰, mais aussi sur la limite au cumul des sanctions administratives et pénales évoqué précédemment⁴⁹¹.

127. Outre les systèmes de certification et de sanctions sus évoqués, le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN repose aussi sur des procédures de recensement.

⁴⁹⁰ Cass. Crim. 22 sept. 2014, n° 13-86.046; Cass. Crim. 9 sept. 2014, n° 13-86.050.

⁴⁹¹ cf. paragraphe n° 122 intitulé **Un cumul source de contentieux**, pp. 80 et s.

SECTION 2 : UN CADRE NORMATIF PREVOYANT DES PROCEDURES DE RECENSEMENT

« La pêche illicite, non déclarée et non réglementée cause de graves dommages aux écosystèmes aquatiques et aux stocks de poissons. (...) cette pratique est néfaste pour la sécurité alimentaire mondiale et à la durabilité des stocks de poisson. »

Honorable Joyce MURRAY⁴⁹²

128. Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN prévoit également plusieurs procédures de recensement. En matière de lutte contre la pêche INN, il existe deux procédures de recensement emblématiques, menées de bout en bout par les institutions européennes. Ces procédures permettent de lutter contre la pêche INN, car elles ont vocation à en répertorier les responsables, en l'occurrence les États tiers non coopérants (I), et les navires INN (II).

I. LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN PAR LE BIAIS DU RECENSEMENT D'ÉTATS TIERS NON COOPERANTS

129. La lutte contre la pêche INN par le biais du recensement d'États tiers non coopérants. Il est de prime abord nécessaire de définir ce qu'est un État tiers non coopérant. Ces derniers sont des États qui n'appartiennent pas à l'UE et qui n'appliquent pas correctement les règles relatives à la lutte contre la pêche INN. En effet, sous peine de sanction, tous les États européens et non européens doivent mettre en place des mécanismes visant à garantir le respect de leurs obligations internationales en matière de pêche INN en leur qualité d'État

⁴⁹² Honorable Joyce MURRAY, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne.
<https://www.canada.ca/fr/peches-oceans/nouvelles/2022/11/le-canada-lutte-contre-la-peche-illegale-dans-le-cadre-de-loperation-garde-du-pacifique-nord.html> Consulté en janvier 2023

du pavillon, d'État du port et d'État de commercialisation de produits issus de la pêche.

Ces obligations sont contenues aussi bien dans les textes européens, notamment ceux évoqués en première section de ce chapitre⁴⁹³, que dans des textes non européens. Parmi les textes non européens, on peut notamment citer la Convention de Montego Bay⁴⁹⁴, l'Accord des Nations Unies signé à New York le 4 août 1995⁴⁹⁵, et les mesures de gestion et conservation adoptées par les Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).

130. Le non-respect de ces obligations déclenche à l'égard des États les procédures de recensement sur la liste des États tiers non coopérants prévues aux articles 31 à 36 et 38 du règlement 1005/2008⁴⁹⁶. Une analyse détaillée de cette procédure sera effectuée dans le but de mettre en exergue les différentes étapes, leur effet et les institutions compétentes pour les mener (**A**). Un cas concret d'application de cette procédure sur un État sera également analysé, en l'occurrence le Cameroun (**B**).

A. ANALYSE DE LA PROCEDURE DE RECENSEMENT DES ÉTATS TIERS NON COOPERANTS

131. Analyse de la procédure de recensement des États tiers non coopérants. La procédure de recensement sur la liste des États-tiers non

⁴⁹³ Voir *supra*, Section 1.

⁴⁹⁴ La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 déc. 1982, qui encadre les activités humaines en haute mer et les droits des États sur les différents espaces maritimes. À ce titre, cette Convention encadre la pêche et le droit des États d'exploiter les ressources dans leur ZEE et dans leur mer territoriale. Elle est entrée en vigueur le 16 nov. 1996.

⁴⁹⁵ Il s'agit de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs. Entré en vigueur le 11 décembre 2001, cet Accord consacre l'obligation pour les États de gérer durablement les ressources communes et le devoir de protéger les stocks. Nations Unies, *Recueil des Traités*, [vol. 2167](#), p. 3; et notification dépositaire [C.N.99.1996.TREATIES4](#) du 7 April 1996 (procès-verbal de rectification du texte authentique arabe).

⁴⁹⁶ Il s'agit de la procédure de recensement sur la liste (Art 31 à 33 du Règl. de 2008.), la publication et la diffusion de la liste (Art. 35 du Règl. de 2008), la procédure de retrait sur la liste (Art. 34 du Règl. de 2008.), les mesures à prendre à l'égard des États se trouvant sur la liste (Art. 38 du Règl. de 2008) et les mesures d'urgence que peut prendre la Commission. Il s'agit en effet de mesures d'urgence prises lorsqu'il existe des éléments qui prouvent que les mesures adoptées par l'État tiers compromettent les mesures de conservation et de gestion adoptées par une organisation régionale de gestion de la pêche. Cette mesure est prise pour une durée de 6 mois renouvelable.

coopérants consiste en trois étapes, le recensement⁴⁹⁷ qui correspond au carton jaune, les démarches consistant en un avertissement⁴⁹⁸ qui correspondent au carton rouge et l'établissement de la liste noire des États non coopérants⁴⁹⁹. Nous analyserons plus en détail les différentes étapes de cette procédure (1), les différents acteurs qui interviennent tout au long de la procédure et qui sont garants de son effectivité (2) et les effets quelque peu ambivalents d'une telle procédure (3).

1. Les étapes de la procédure de recensement des États tiers non coopérants

132. La première étape. Le « recensement » proprement dit est la première étape de la procédure de recensement des États tiers non coopérants. Elle est opérée sur la base d'un ensemble de critères prévus à l'article 31⁵⁰⁰ du règlement 1005/2008. Ce recensement n'a pas de conséquence juridique, il s'agit d'une forme de « carton jaune ». Cette première étape donne lieu à un examen des mesures prises par ledit État pour lutter contre la pêche INN⁵⁰¹. Cet examen, effectué par la Commission européenne, est fait en tenant compte des critères énumérés aux alinéas 5 et 6 de l'article 31⁵⁰². Ces critères sont notamment :

⁴⁹⁷ Prévu à l'article 31 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁹⁸ prévues à l'article 32 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁴⁹⁹ prévue à l'article 33 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁰⁰ Art. 31 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁰¹ Il s'agit non seulement de mesures prises contre la pêche INN pratiquée ou facilitée par les navires battant pavillon dudit État, mais aussi de mesures prises contre la pêche INN pratiquée dans les eaux sous sa juridiction, et enfin de mesures prises pour empêcher l'accès de produits issus de la pêche INN à son marché. Art. 31 (4) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁰² Art. 31 (5) et (6) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

l'efficacité avec laquelle un État tiers coopère avec l'UE dans la lutte contre la pêche INN, ampleur de la pêche INN, examen de la ratification des instruments internationaux en vigueur, son statut auprès des ORGP.

Pour effectuer cet examen, la Commission se sert d'informations provenant de plusieurs sources⁵⁰³, notamment celles recueillies dans le cadre du contrôle des certificats de capture, dans le cadre du contrôle des navires de pêche qui font escale dans un port européen, ou encore de celles qui proviennent des Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP).

133. La seconde étape de la procédure. À l'issue de cet examen, si des éléments à charge sont retenus, une notification est faite de la part de la Commission à l'État tiers qui ne remplit pas les critères sus évoqués. Cette notification est un avertissement officiel⁵⁰⁴ qui prend la forme d'un « carton rouge ». Son but est de permettre à l'État tiers averti de répondre et remédier à la situation. Cet avertissement – prenant la forme d'un « carton rouge » – indique les motifs d'une inscription sur la liste et laisse la possibilité à l'État concerné de pouvoir répondre⁵⁰⁵. Il s'agit du début de la consultation et des échanges entre l'État

5. Aux fins du paragraphe 3, la Commission tient compte: a) de l'efficacité avec laquelle l'État tiers concerné coopère avec la Communauté, en donnant suite aux demandes de la Commission l'invitant à enquêter sur des cas de pêche INN et d'activités connexes, à fournir des informations complémentaires à leur égard ou à en assurer le suivi; b) de l'efficacité des mesures exécutoires prises par l'État tiers concerné envers les opérateurs responsables de la pêche INN et, notamment, de l'application de sanctions d'une sévérité suffisante pour priver les contrevenants des bénéfices découlant de la pêche INN; c) de l'historique, de la nature, des circonstances, de l'ampleur et de la gravité des manifestations de la pêche INN considérée; d) pour les États en développement, des capacités existantes des autorités compétentes.

6. Aux fins du paragraphe 3, la Commission prend également en considération : a) la ratification, par l'État tiers concerné, d'instruments internationaux dans le domaine de la pêche ou son adhésion à de tels instruments, notamment la CNUDM, l'accord des Nations Unies sur les stocks de poissons et l'accord FAO; b) le statut de partie contractante de l'État tiers concerné auprès des organisations régionales de gestion des pêches, ou l'engagement de cet État à appliquer les mesures de conservation et de gestion établies par lesdites organisations; c) tout acte ou toute omission de l'État tiers concerné susceptible d'avoir réduit l'efficacité des lois, des réglementations ou des mesures inter nationales de conservation et de gestion applicables.

⁵⁰³ Art. 31 (2) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁰⁴ Il s'agit de la procédure prévue par l'article 32(1) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Cet avertissement est une notification. Concrètement, il s'agit d'une décision formelle de la Commission dont le contenu n'est pas prévu par l'article 32. On peut donc considérer que, étant un acte qui engage l'UE, cette décision est prise en vertu de l'article 17(6) du TUE. Son contenu doit donc être approuvé par les commissaires en charge de la pêche.

⁵⁰⁵ Soit en réfutant soit en apportant, par exemple au moyen d'un plan d'action, des informations qui prouvent la mise en place de potentielles améliorations.

concerné et la Commission. Une fois cette notification faite, selon l'article 18(1)g du règlement 1005/2008⁵⁰⁶, les États membres de l'UE n'accepteront plus les certificats de capture validés par les États tiers l'ayant reçu. Le marché de l'UE sera donc provisoirement fermé aux produits en provenance de ces États⁵⁰⁷.

134. La dernière étape de la procédure de recensement consiste en l'adoption de la liste par le Conseil. En effet, dans l'hypothèse d'échanges non concluants, la décision d'inscription sur la liste des États tiers non coopérants est prise par le Conseil en vertu de l'article 31(1), et ce en application de l'article 52(2)⁵⁰⁸. Il s'agit d'une décision d'exécution⁵⁰⁹ qui marque la dernière étape de la procédure de recensement⁵¹⁰. Le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, inscrit l'État tiers sur la liste⁵¹¹. Une fois sur cette liste, une série de mesures prévues à l'article 38⁵¹² s'applique à cet État en vertu de l'article 33(2)⁵¹³.

⁵⁰⁶ Art. 18 (1) g du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁰⁷ Selon l'article 38, cette mesure n'est pas absolue. Elle n'est relative qu'aux stocks ou espèces pour lesquels la décision de recensement a été justifiée par le fait que l'État n'avait pas adopté les mesures appropriées à l'égard de la pêche INN sur lesdits stocks ou espèces.

⁵⁰⁸ Conformément à la procédure dite du comité où la Commission est assistée par un comité composé de représentant des États membres et est invitée à voter à la majorité qualifiée.

⁵⁰⁹ Conformément à l'article 291 du TFUE : 1. Les États membres prennent toutes les mesures de droit interne nécessaires pour la mise en œuvre des actes juridiquement contraignants de l'Union. 2. Lorsque des conditions uniformes d'exécution des actes juridiquement contraignants de l'Union sont nécessaires, ces actes confèrent des compétences d'exécution à la Commission ou, dans des cas spécifiques dûment justifiés et dans les cas prévus aux articles 24 et 26 du traité sur l'Union européenne, au Conseil. 3. Aux fins du paragraphe 2, le Parlement européen et le Conseil, statuant par voie de règlements conformément à la procédure législative ordinaire, établissent au préalable les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission. 4. Le mot «d'exécution» est inséré dans l'intitulé des actes d'exécution.

⁵¹⁰ La Commission a été seule compétence pour mener les deux premières étapes.

⁵¹¹ Art. 33(1) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1 : « Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, décide d'une liste des États tiers non coopérants ».

⁵¹² Art. 38 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Ces mesures sont en effet les accessoires des mesures principales sus évoquées après notification.

⁵¹³ Art. 32 (2) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

135. Critique sur la chronologie de la procédure de recensement. Selon certains auteurs⁵¹⁴, cette procédure de recensement, certes claire, n'est pas bien appliquée chronologiquement dans la pratique. Selon eux, dans la pratique, la procédure est entamée par l'étape prévue à l'article 32⁵¹⁵ du règlement 1005/2008, en l'occurrence les démarches consistant à un avertissement, ce qui correspondrait alors à un carton jaune. Après cette étape viendrait le recensement, prévu à l'article 31, qui correspondrait alors à un carton rouge, et enfin l'établissement de la liste prévu à l'article 33⁵¹⁶. La mise en œuvre des dispositions de l'article 32 précéderait selon eux l'acte de recensement prévu à l'article 31. La pratique s'émanciperait donc en cela de la chronologie prévue par le règlement 1005/2008. C'est la raison pour laquelle une proposition de réécriture de l'article 32 dudit règlement a été proposée par Monsieur MORIN (M.)⁵¹⁷. À la place de la formulation initiale « La Commission avertit sans délai les États susceptibles d'être reconnus comme États tiers non coopérants conformément aux critères établis à l'article 31 », l'auteur propose cette formulation : « Aux fins du recensement des États tiers non coopérants conformément aux critères établis à l'article 31, la Commission en avertit officiellement ces États ».

136. De toute évidence, cette potentielle non-chronologie n'entame en rien la clarté ni même l'efficacité de cette procédure de recensement dont l'étude minutieuse amène à faire deux constats, d'abord celui du rôle central des institutions tout au long de ladite procédure (2), ensuite celui de ses potentiels effets ambivalents (3).

⁵¹⁴ Voir notamment MORIN (M.), L'Union européenne et l'identification des États tiers non-coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, ADMO 2016 n° 34, pp. 229-248.

⁵¹⁵ Art. 32 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵¹⁶ Art. 33 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵¹⁷ MORIN (M.), L'Union européenne et l'identification des États tiers non-coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, ADMO n° 34, 2016, pp. 229-248.

2. Les acteurs de la procédure de recensement des États tiers non coopérants

137. Le rôle de la Commission européenne. L'institution européenne compétente pour mener les deux premières étapes du recensement prévues par les articles 31 et 32 du règlement 1005/2008 est la Commission européenne.

La troisième étape, prévue à l'article 33 du même texte et consistant en l'inscription sur la liste, caractérise une décision d'exécution à portée individuelle. Une décision d'exécution est un acte non législatif de l'UE qui permet la mise en œuvre d'acte juridiquement contraignant de l'UE⁵¹⁸.

138. Le rôle du Conseil. Selon l'article 33(1) du règlement 1005/2008, l'institution compétente pour procéder à cette décision d'exécution consistant à l'inscription sur la liste des États tiers non coopérants est le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission européenne. Faisant partie des législateurs dans le domaine de la politique commune de la pêche (PCP), le Conseil dispose également d'un pouvoir d'exécution qui consiste à prendre ce type de décision. Depuis le traité de Lisbonne, en vertu de l'article 291⁵¹⁹, les compétences d'exécution peuvent désormais être transférées soit à la Commission, soit au Conseil. Il ressort de cet article que la Commission est l'institution de droit commun en matière d'exécution, le Conseil n'en ayant la

⁵¹⁸ Art. 291 du TFUE : 1. Les États membres prennent toutes les mesures de droit interne nécessaires pour la mise en œuvre des actes juridiquement contraignants de l'Union. 2. Lorsque des conditions uniformes d'exécution des actes juridiquement contraignants de l'Union sont nécessaires, ces actes confèrent des compétences d'exécution à la Commission ou, dans des cas spécifiques dûment justifiés et dans les cas prévus aux articles 24 et 26 du traité sur l'Union européenne, au Conseil. 3. Aux fins du paragraphe 2, le Parlement européen et le Conseil, statuant par voie de règlements conformément à la procédure législative ordinaire, établissent au préalable les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission. 4. Le mot «d'exécution» est inséré dans l'intitulé des actes d'exécution.

⁵¹⁹ Art. 291 (2) du TFUE : Lorsque des conditions uniformes d'exécution des actes juridiquement contraignants de l'Union sont nécessaires, ces actes confèrent des compétences d'exécution à la Commission ou, dans des cas spécifiques dûment justifiés et dans les cas prévus aux articles 24 et 26 du traité sur l'Union européenne, au Conseil.

compétence qu'exceptionnellement, notamment dans les cas spécifiques dûment justifiés ou dans des cas prévus aux articles 24⁵²⁰ et 26⁵²¹ du TUE⁵²².

139. Le potentiel élargissement du rôle du Conseil. Si le règlement 1005/2008 avait été adopté après le traité de Lisbonne, la Commission aurait sans doute été compétente, à la place du Conseil, pour prendre la décision d'exécution, car l'inscription sur la liste des États tiers non coopérants ne fait pas partie des cas spécifiques prévus par les articles 24 et 26 du TUE. Une mise à jour dudit règlement 1005/2008⁵²³ pourrait être faite pour tenir compte de ce changement opéré par le Traité de Lisbonne. Ceci rendrait la Commission compétente pour prendre la décision d'exécution que constitue l'inscription sur la liste, et par conséquent, celle-ci deviendrait compétente pour mener l'ensemble de cette procédure de recensement qui, comme il sera démontré, a des effets ambivalents.

3. Les effets de la procédure de recensement des États tiers non coopérants

140. Le but principal du règlement 1005/2008 sur la pêche INN est de mettre à profit l'important marché européen des produits de la pêche pour agir à l'encontre d'États tiers qui ne se conforment pas à leurs obligations

⁵²⁰ Art. 24 du TUE : La compétence de l'Union en matière de politique étrangère et de sécurité commune couvre tous les domaines de la politique étrangère ainsi que l'ensemble des questions relatives à la sécurité de l'Union, y compris la définition progressive d'une politique de défense commune qui peut conduire à une défense commune ...

⁵²¹ Art. 26 du TUE : Le Conseil européen identifie les intérêts stratégiques de l'Union, fixe les objectifs et définit les orientations générales de la politique étrangère et de sécurité commune, y compris pour les questions ayant des implications en matière de défense. Il adopte les décisions nécessaires. Si un développement international l'exige, le président du Conseil européen convoque une réunion extraordinaire du Conseil européen afin de définir les lignes stratégiques de la politique de l'Union face à ce développement. 2. Le Conseil élabore la politique étrangère et de sécurité commune et prend les décisions nécessaires à la définition et à la mise en œuvre de cette politique, sur la base des orientations générales et des lignes stratégiques définies par le Conseil européen. Le Conseil et le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité veillent à l'unité, à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'Union. 3. La politique étrangère et de sécurité commune est exécutée par le haut représentant et par les États membres, en utilisant les moyens nationaux et ceux de l'Union.

⁵²² Il s'agit de la PESC.

⁵²³ Une proposition de règlement dans ce sens avait été faite par la Commission en 2012. COM (2012) 332 final.

internationales en matière de lutte contre la pêche INN. Une série de mesures est prise à l'encontre de ces derniers.

141. La nature des effets de la procédure de recensement. La première catégorie de mesures est prévue à l'article 18(1) g du règlement 1005/2008⁵²⁴. Elle est prise à la suite de la seconde étape de la procédure de recensement⁵²⁵. Elle consiste à refuser l'importation, au sein de l'UE, de produits pêchés par les navires battant pavillon de l'État qui en fait l'objet⁵²⁶.

Les secondes catégories de mesures⁵²⁷ quant à elles, neuf au total, sont prévues à l'article 38 du même texte⁵²⁸. Il s'agit par exemple de plusieurs interdictions relatives notamment au passage des navires de pêche battant

⁵²⁴ Art. 18 (1) g du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵²⁵ Prévue à l'article 32 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵²⁶ Sans avoir à demander de preuve supplémentaire.

⁵²⁷ Ce sont des mesures accessoires, car les mesures principales sont celles qui ont été prises avant, dès la notification, en l'occurrence le refus d'importation qui est la conséquence du refus de certificat de capture

⁵²⁸ Art. 38 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

1) l'importation dans la Communauté de produits de la pêche capturés par les navires de pêche battant pavillon de ces pays est interdite, les certificats de capture accompagnant lesdits produits ne pouvant donc être acceptés. Lorsque la reconnaissance d'un pays comme pays tiers non-coopérant conformément à l'article 31 se justifie par le fait que ce pays tiers n'a pas adopté de mesures appropriées en ce qui concerne la pêche INN relative à un stock ou à une espèce donnés, l'interdiction d'importation s'applique uniquement audit stock ou à ladite espèce;

2) l'achat de navires de pêche battant pavillon d'un pays tiers non-coopérant par les opérateurs communautaires est interdit;

3) le passage d'un navire de pêche battant pavillon d'un État membre sous pavillon d'un pays tiers non-coopérant est interdit;

4) les États membres interdisent aux navires de pêche battant leur pavillon de conclure des accords d'affrètement avec les pays tiers non-coopérants;

5) l'exportation de navires de pêche communautaires vers les pays tiers non-coopérants est interdite;

6) les accords commerciaux privés entre les ressortissants d'un État membre et les pays tiers non-coopérants visant à permettre à un navire de pêche battant pavillon de l'État membre considéré d'exploiter les possibilités de pêche de ces pays sont interdits

7) les opérations conjointes de pêche associant des navires de pêche battant pavillon d'un État membre et un navire de pêche battant pavillon d'un pays tiers non-coopérant sont interdites;

8) la Commission propose la dénonciation de tout accord de pêche bilatéral existant ou de tout accord de partenariat dans le secteur de la pêche conclu avec un pays tiers non-coopérant qui prévoit la cessation de l'accord en cas de non-respect des engagements pris par le pays tiers au regard de la lutte contre la pêche INN;

9) la Commission ne participe à aucune négociation destinée à conclure un accord de pêche bilatéral ou des accords de partenariat dans le domaine de la pêche avec les pays tiers non-coopérants.

pavillon d'un État membre sous pavillon d'un État tiers non coopérant⁵²⁹, ou encore à la conclusion des accords d'affrètement entre les navires de pêche battant pavillon d'un État membre de l'UE et les États tiers non coopérants⁵³⁰. Ces mesures sont prises à la suite de la décision d'inscription sur la liste des États tiers non coopérants, évoquée plus haut. Elles pénalisent l'État tiers qui, ne les souhaitant pas, sera plus vigilant quant aux dispositions relatives à la lutte contre la pêche INN. En cela, elles sont efficaces pour lutter contre la pêche INN.

142. L'ambivalence des effets de la procédure de recensement.

Toutefois, si ces mesures pénalisent les États qui en font l'objet, elles peuvent aussi s'avérer désavantageuses pour les États membres de l'UE et potentiellement les pénaliser.

En effet, la non-négociation des accords de pêche prévue à l'article 38(9)⁵³¹ prive certes ces États tiers non coopérants de conclure des accords avec l'UE pour le compte des États membres de l'UE⁵³². Mais cette mesure n'empêche pas les États tiers concernés de conclure des accords de pêche avec d'autres États tiers moins vigilants ou moins stricts de que l'UE sur ces questions. En pareille situation, les États européens seraient en mesure de perdre potentiellement un marché qui serait gagné par d'autres États. L'effet de cette mesure sera ambivalent, car l'État sanctionné, plutôt que de se conformer aux règles pour faire lever la sanction, pourrait être tenté de s'orienter vers d'autres États, ce qui serait un manque à gagner considérable pour les États membres de l'UE.

De même, interdire aux navires de pêche battant pavillon d'un État membre de conclure un accord d'affrètement avec un État tiers non coopérant – prévue à l'article 38(4)⁵³³ – pourrait aussi avoir un effet ambivalent. En effet, cette interdiction pénalise l'État tiers non coopérant, car son exclusion (même provisoire sous condition de se conformer aux règles) du marché européen relatif à l'affrètement de navires lui procure un manque à gagner considérable. Toutefois, les navires battant pavillon d'autres États moins vigilants ou moins stricts

⁵²⁹ Art. 38 (3) précité.

⁵³⁰ Art. 38 (4) précité.

⁵³¹ Art. 38 (9) précité.

⁵³² Les accords de pêche sont conclus entre l'État tiers et l'UE

⁵³³ Art. 38 (4) précité.

pourraient être prêts à prendre la place des navires européens. L'effet de cette mesure sera ambivalent, car l'État tiers exclu du marché de l'affrètement au sein de l'UE, plutôt que de se conformer aux règles relatives à la pêche INN pour faire lever cette sanction, pourrait être tenté de s'orienter vers le marché de l'affrètement d'autres États.

B. EXEMPLE D'APPLICATION DE LA PROCEDURE DE RECENSEMENT SUR UN ÉTAT : LE CAMEROUN

143. Le Cameroun faisant l'objet du recensement. Avant d'évoquer en détail cet exemple d'application sur le Cameroun, il est nécessaire de revenir très brièvement sur l'**Historique de la procédure de recensement**. Le règlement 1005/2008 est applicable depuis le 1^{er} janvier 2010⁵³⁴ et les premières décisions⁵³⁵ de la Commission européenne relatives à l'application des dispositions dudit règlement datent de 2012⁵³⁶. Depuis lors, elle a entretenu des dialogues avec plus de soixante États, ces derniers ayant été avertis de la nécessité de prendre des mesures pour lutter efficacement contre la pêche INN. Depuis 2012, vingt-sept procédures ont été engagées, sept ont donné lieu à un carton rouge et parmi eux, seuls quatre États n'ont pas fait le nécessaire pour ne pas être inscrits sur la liste noire des États tiers non coopérants, il s'agit du Cameroun, du Cambodge, des Comores et de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Les résultats de la procédure de recensement sont en cela satisfaisants, car de façon générale, les États tiers se montrent très diligents et réceptifs.

144. Le cas particulier du Cameroun. Toutefois, certains États peinent à pleinement satisfaire les attentes en matière de lutte contre la pêche

⁵³⁴ Art. 57 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵³⁵ Un aperçu de toutes les procédures passées et en cours est disponible sur le site de la Commission européenne via ce lien https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/fisheries/rules/illegal-fishing_fr

⁵³⁶ 15 nov. 2012, décisions adoptées en vertu de l'article 32 à l'égard de 8 États : Panama, Vanuatu, Belize, Togo, Fidji, Sri Lanka, Guinée, Cambodge.

INN. Le Cameroun par exemple⁵³⁷, fait l'objet d'un carton rouge depuis le 5 janvier 2023.

Une série de quatre lacunes graves avait été recensée dans le mécanisme camerounais visant à lutter contre la pêche INN⁵³⁸. En effet, la procédure d'immatriculation camerounaise ne semble pas inclure la vérification de l'historique des navires, puisqu'un nombre important de navires de pêche ayant été recensés sur la liste INN ont été immatriculés au Cameroun et battent pavillon de cet État. Aussi, un nombre trop important de navires a, en une courte durée, été immatriculé au Cameroun. Parmi eux figurent des navires inscrits sur la liste des navires INN. Ces deux premiers éléments ont suscité de vives inquiétudes quant à la capacité de cet État à contrôler et à surveiller efficacement les activités de sa flotte. En outre, le cadre juridique camerounais semble obsolète⁵³⁹ et ne contient pas les dispositions nécessaires pour assurer un contrôle approprié des navires de pêche qui battent pavillon camerounais⁵⁴⁰. Enfin, le Cameroun n'a pas fait preuve d'une volonté suffisante de coopérer avec la Commission dans la lutte contre la pêche INN.

Toutes ces raisons ont justifié des discussions informelles entre la Commission européenne et le Cameroun à partir de 2019. Depuis cette date, non seulement les progrès réalisés par cet État sont insuffisants, mais son manque de coopération l'a d'abord conduit à faire l'objet d'un prérecensement. Le Cameroun n'ayant pas amélioré sa situation, les mesures prises n'étant pas suffisantes, il fait désormais l'objet d'un carton rouge.

⁵³⁷ État d'Afrique centrale.

⁵³⁸ Source tirée du site de la Commission européenne,
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_21_646

⁵³⁹ Le cadre juridique camerounais est obsolète, car il ne s'est pas adapté aux évolutions internationales, notamment celles relatives à la gestion durable des ressources marines et les obligations internationales relatives aux normes de pêche responsable. Ce cadre juridique ne tient pas compte des avancées technologiques, notamment dans les systèmes de surveillance des navires de pêche, et n'est pas en mesure de faire face aux défis actuels liés à la pêche INN. Aussi, les sanctions prévues par ce cadre juridique ne sont pas dissuasives et les mécanismes d'application sont insuffisamment efficaces. Pour toutes ces raisons, ce cadre juridique semble obsolète.

⁵⁴⁰ Un contrôle adéquat des activités de pêche nécessite des ressources suffisantes en termes de personnel formé, d'équipement de surveillance, de navires de patrouille. Le cadre juridique camerounais ne prévoit pas de dispositions visant un contrôle approprié, car il ne prévoit pas de moyens permettant de surveiller efficacement les activités des navires de pêche.

145. Outre le recensement des États tiers non coopérants, le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN repose aussi sur la procédure de recensement de navires peu scrupuleux.

II. LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN PAR LE BIAIS DU RECENSEMENT DE NAVIRES INN

146. La lutte contre la pêche INN par le biais du recensement des Navires INN. Le recensement des navires INN est capital pour l'UE, non seulement car il permet d'identifier et de sanctionner les navires peu scrupuleux qui contreviennent aux règles, mais aussi parce que sa responsabilité peut être engagée lorsqu'un navire battant pavillon d'un des États membres ne respecte pas les règles. Il sera donc question dans cette partie d'analyser la procédure et les effets du recensement des navires INN (A), mais aussi de questionner responsabilité potentielle de l'UE pour le non-respect des règles par les navires européens (B).

A. LA PROCEDURE ET LES EFFETS DU RECENSEMENT DE NAVIRES PRATIQUANT LA PECHE INN

147. La procédure et les effets du recensement des navires INN sont prévus aux articles 25 à 30 et 54 (2)⁵⁴¹ du règlement 1005/2008.

148. Les étapes de la procédure de recensement des navires INN. La procédure en elle-même est moins longue et en revanche moins claire

⁵⁴¹ Art.54 (2) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Loin d'être précis, cet article renvoie aux articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE : « Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent ». Décision 1999/468/CE du Conseil en date du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice de la compétence d'exécution conférée à la Commission, JOCE n° L 184 du 17 juill. 1999, p. 23.

que la procédure de recensement des États tiers non coopérants. Elle consiste en trois étapes.

La première étape, prévue par de l'article 25⁵⁴², est enclenchée en cas de suspicion. Elle consiste en la collecte et l'analyse d'un certain nombre d'informations au sujet d'un navire sur lequel pèsent des doutes quant à une activité de pêche INN. La Commission européenne en a la charge. Elle peut toutefois, sur la base de l'article 25(1)⁵⁴³, désigner un organisme qui sera chargé de collecter et d'analyser ces informations. Si ces doutes sont avérés, l'article 26 relatif à la présomption s'applique.

Sur la base de l'analyse des informations collectées, la Commission européenne demande à l'État du pavillon du navire présumé pratiquer la pêche INN de mener une enquête officielle. Elle l'invite par la même occasion à prendre des mesures exécutoires immédiates si la présomption de pêche INN est avérée.

Lorsque l'État du pavillon ne donne pas de suite favorable, la deuxième étape du processus de recensement est enclenchée. Cette étape est prévue à l'article 27(2)⁵⁴⁴ du règlement 1005/2008. Elle consiste en un exposé détaillé des raisons qui justifient cette procédure et en l'envoi de preuves étayant cela. C'est en quelque sorte le début des échanges, car le destinataire peut y répondre ou même demander l'envoi de plus d'éléments. Rien n'est précisé dans ce règlement, mais on peut considérer qu'en cas d'échanges non concluants, comme c'est le cas en matière de recensement d'États non coopérants, on passe à l'étape suivante.

La dernière étape, prévue à l'article 27(5)⁵⁴⁵, consiste en l'inscription du navire sur la liste. Une notification de cette inscription est envoyée par la

⁵⁴² Art. 25 du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁴³ Art. 25 (1) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁴⁴ Art. 27 (2) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁴⁵ Art. 27 (5) du règlement 1005/2008 en date du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager ou à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

Commission à l'État du pavillon. Ce dernier a de ce fait l'obligation d'informer le propriétaire du navire ou son exploitant, de l'inscription du navire sur la liste.

149. Les effets de cette procédure de recensement. Les navires figurant sur la liste des navires INN adoptée par les organisations régionales de gestion des pêches⁵⁴⁶ sont également rajoutés à la liste communautaire. L'inscription sur cette liste n'est pas sans conséquence.

Deux principaux effets à l'égard des navires figurant sur la liste communautaire sont à observer. Le premier est l'interdiction de pêcher dans les eaux européennes, le second est l'interdiction d'importation au sein de l'UE des captures réalisées par ces navires. Ces deux conséquences ont vocation à dissuader les potentiels contrevenants.

Il est pertinent de relever que la fréquence et le caractère systématique de l'infraction de pêche INN peuvent témoigner de l'inaction du sujet de droit international chargé de les prévenir ou de les réprimer⁵⁴⁷. De ce fait, la pratique de la pêche INN par les navires européens pourrait matérialiser une forme l'inaction de l'UE. Mais de manière générale, les navires européens sont plutôt de « bons élèves », car très peu de navires battant pavillon des États membres sont recensés⁵⁴⁸. L'UE y a tout intérêt, car sa responsabilité internationale pourrait être engagée lorsque des navires européens pratiquent la pêche INN.

B. NAVIRES EUROPEENS PRATIQUANT LA PECHE INN ET RESPONSABILITE INTERNATIONALE DE L'UE

150. Engagement de la responsabilité de l'UE lorsque des navires européens pratiquent la pêche INN. L'enjeu ici est de questionner la responsabilité de l'UE en cas de violations de la législation en matière de pêche,

⁵⁴⁶ Listées plus haut.

⁵⁴⁷ LETOURNEUX (L.), La répartition de responsabilité internationale entre l'UE et ses États membres en cas de pêche illicite, non déclarée ou non réglementée, à la lumière de l'affaire n° 21 du TIDM, in MILLET-DEVALLE (A.), Usages et gestion des ressources naturelles, approches de droit international et de droit européen, éd. Scientifica, 2020, pp. 79-111, préc. p. 80.

⁵⁴⁸ Voir le Rapport spécial de 2022 de la Cour des comptes de l'UE sur la lutte contre la pêche INN, <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/illegal-fishing-20-2022/fr/> consulté en janvier 2024.

commises par les navires européens disposant d'une licence dans le cadre d'un accord international entre l'UE et un État tiers.

151. Fondement juridique de la responsabilité de l'UE. L'UE dispose d'une compétence exclusive en matière de conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune de la pêche⁵⁴⁹. Sur la base de cette compétence, elle a conclu des accords bilatéraux de partenariat pour une pêche durable⁵⁵⁰ avec plusieurs États tiers, notamment le Cap-Vert⁵⁵¹, le Sénégal⁵⁵², la Guinée-Bissau⁵⁵³, la Mauritanie⁵⁵⁴. Selon ces accords, l'UE a l'obligation de veiller au respect des règles applicables par les navires battant le pavillon de ses États membres⁵⁵⁵.

La plupart des États tiers avec lesquels l'UE a conclu ces accords font partie de la Commission sous-régionale des pêches des États d'Afrique de l'Ouest (ci-

⁵⁴⁹ Art. 3 (1) d du TFUE : L'Union dispose d'une compétence exclusive dans les domaines suivants : L'union douanière, l'établissement des règles de concurrence nécessaires au fonctionnement du marché intérieur, la politique monétaire pour les États membres dont la monnaie est l'euro, la conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune de la pêche, la politique commerciale commune.

⁵⁵⁰ Ces accords sont conclus sur le fondement de l'article 62 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 déc. 1982, Recueil des Traités des Nations Unies, 1994 p. 4.

⁵⁵¹ Règlement (CE) n° 2027/2006 du Conseil en date du 19 déc. 2006 relatif à la conclusion de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République du Cap-Vert, JOUE n° L 414 du 30.12.2006, p. 1-2.

Décision (UE) n° 2014/948 du Conseil en date du 15 déc. 2014 relative à la signature au nom de l'UE et à l'application provisoire du protocole entre l'UE et la république du Cap-Vert fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues par l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République du Cap-Vert.

⁵⁵² Décision (UE) n° 2014/733 du Conseil en date du 8 oct. 2014 relative à la signature, au nom de l'UE, et à l'application provisoire de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'UE et la République du Sénégal et de son protocole de mise en œuvre

⁵⁵³ Règlement (CE) n° 854/2007 de la Commission en date du 19 juil. 2007 fixant la montant maximal de la restitution à l'exportation du sucre blanc dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CE) 985/2006 concernant la conclusion de cet accord, JOUE n° L 188 du 20/7/2007, p. 13.

Décision (UE) n° 2014/782 du Conseil en date du 16 oct. 2014 relative à la signature, au nom de l'UE, et à l'application provisoire du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévue par l'accord de partenariat de pêche entre la Communauté européenne et la République de Guinée-Bissau, décision du Conseil en date du 16 oct. 2014, 2014/782/UE relative à la signature ...

⁵⁵⁴ Règlement (CE) n° 1801/2006 du Conseil en date du 30 nov. 2006 relatif à la conclusion de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République islamique de Mauritanie, JOUE n° L383 du 16/11/2020, 1.

Décision (UE) n° 2015/2191 du Conseil en date du 10 nov. 2015 relative à la signature, au nom de l'UE, et à l'application provisoire du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévue par l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République islamique de Mauritanie pour une période de quatre ans.

⁵⁵⁵ Art. 5 de l'accord conclu avec le Sénégal et art. 4 des accords conclus avec le Cap-Vert, la Mauritanie et Guinée-Bissau.

après CSRP)⁵⁵⁶. Mais il s'avère que certains navires battant pavillon d'un État membre de l'UE ne respectent pas ces accords.

152. Contentieux de la responsabilité de l'UE. La Commission sous régionale des pêches a sollicité un avis consultatif du TIDM⁵⁵⁷ afin de déterminer la responsabilité des sujets de droit international impliqués pour la violation de ces accords, en l'occurrence les États membres en tant qu'État du pavillon, et l'UE en tant que signataire des accords. À ce propos, cette Commission mentionne une affaire sur laquelle il est pertinent de s'attarder.

153. Origine de la saisie du TIDM. Trois ans avant la saisine du TIDM, deux navires battant pavillon d'un État membre de l'UE ont été arraisonnés par l'un des États côtiers de la CSRP, car ces derniers pêchaient illégalement. Ils ont par la suite été relâchés après le paiement partiel de l'amende sous réserve que l'armateur du navire paye le solde par la suite. Ce dernier refusant de payer l'amende, l'État côtier s'est retourné vers l'UE afin que cette dernière prenne les mesures appropriées pour que le paiement soit effectué⁵⁵⁸. L'UE s'est déclarée incompétente non seulement pour payer l'amende, mais aussi pour en imposer le paiement à l'État membre concerné. D'où la question formulée précédemment par le CSRP. Cette position de l'UE a mis dans l'embarras l'État membre du CSRP qui passe un accord avec l'UE et qui ne trouve pas d'interlocuteur pour traiter un problème lié au non-respect de cet accord⁵⁵⁹.

154. Fondement de la position du TIDM. Dans cette affaire⁵⁶⁰, le TIDM a jugé que la responsabilité de l'UE peut être engagée pour manquement à

⁵⁵⁶ Cette Commission compte sept États côtiers, la Guinée, la Sierra Leone, la Gambie, la Mauritanie, la Guinée-Bissau, la Sénégal et le Cap-Vert.

⁵⁵⁷ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Exposé écrit de la Commission sous-régionale des pêches de nov. 2013, p. 16, p. 22, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://jsumundi.com/fr/document/pdf/other/fr-demande-davis-consultatif-soumise-par-la-commission-sous-regionale-des-peches-csrp-expose-ecrit-de-la-commission-sous-regionale-des-peches-et-lettre-daccompagnement-friday-14th-march-2014>

⁵⁵⁸ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Exposé écrit de la Commission sous-régionale des pêches de nov. 2013, p. 23, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://jsumundi.com/fr/document/pdf/other/fr-demande-davis-consultatif-soumise-par-la-commission-sous-regionale-des-peches-csrp-expose-ecrit-de-la-commission-sous-regionale-des-peches-et-lettre-daccompagnement-friday-14th-march-2014>

⁵⁵⁹ MORIN (M.), L'affaire n° 21 du Tribunal International du Droit de le Mer, Neptunus, e. Revue, vol. 21, 2015/4.

⁵⁶⁰ TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches*, avis consultatif, 2 avril 2015, *Recueil* 2015, p. 4.

l'obligation de diligence requise. Selon cette obligation⁵⁶¹, les parties à un accord doivent agir de façon responsable et raisonnable dans l'exécution dudit accord⁵⁶². Selon le TIDM, en cas de manquement à cette obligation de diligence requise, les États membres de la CSRP peuvent tenir l'UE pour responsable de la violation de leurs lois et règlements⁵⁶³.

Pour déterminer la responsabilité de l'UE, le TIDM a appliqué les règles en matière de responsabilité internationale⁵⁶⁴ des sujets de droit international en cas d'infractions commises par des entités privées. Cette application n'est pas aisée, car en principe, le comportement des entités privées n'est pas susceptible d'engager la responsabilité d'un sujet de droit international⁵⁶⁵. La détermination de la responsabilité de l'UE par le TIDM a nécessité de se pencher sur la question de la violation de ses obligations en relation avec les actes commis par les navires pratiquant la pêche INN⁵⁶⁶. Selon le TIDM, l'UE a en effet l'obligation de diligence requise⁵⁶⁷ qui consiste de veiller au respect – par les navires battant pavillon des États membres – de la réglementation prise par l'État côtier. Selon Laura LETOURNEUX⁵⁶⁸, cette obligation de diligence n'est pas explicitement prévue par

⁵⁶¹ Encore appelée « diligence due », « diligence raisonnée », et en anglais « *due diligence* » ou « *due care* ».

⁵⁶² Pour plus de détails sur cette notion, voir notamment : OUEDRAOGO (A.), La due diligence en droit international : de la règle de la neutralité au principe général, *Revue général de droit*, vol. 42, n° 2, 2012, [en ligne], consulté en nov. 2022 : <https://www.erudit.org/fr/revues/rgd/2012-v42-n2-rgd01542/1026909ar/>

⁵⁶³ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Avis consultatif du 2 avr. 2014, par. 173, [en ligne], consulté le 12 sept. 2022, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/advisory_opinion_published/2015_21-advop-F.pdf

⁵⁶⁴ La responsabilité internationale c'est toute relation nouvelle qui peut naître en droit international du fait internationalement illicite d'un État ou d'une organisation internationale. *Annuaire de la Commission du droit international*, vol. II, 19732, p. 178, par. 10, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/french/ilc_1973_v2.pdf

⁵⁶⁵ CDI, Commentaire du projet d'article sur la responsabilité des États de 2001, p. 84, par. 3, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/french/commentaries/9_6_2001.pdf

CRAWFORD (J.), Les article de la CDI sur la responsabilité de l'Etat, Pedone, 2003, 462 p.

⁵⁶⁶ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Avis consultatif du 2 avr. 2014, par. 146, [en ligne], consulté le 12 sept. 2022, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/advisory_opinion_published/2015_21-advop-F.pdf

⁵⁶⁷ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Avis consultatif du 2 avr. 2014, par. 172, [en ligne], consulté le 12 sept. 2022, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/advisory_opinion_published/2015_21-advop-F.pdf

⁵⁶⁸ LETOURNEUX (L.), La répartition de responsabilité internationale entre l'UE et ses États membres en cas de pêche illicite, non déclarée ou non réglementée, à la lumière de l'affaire n° 21 du TIDM, in MILLET-

la Convention de Montego Bay⁵⁶⁹, mais peut être déduite de deux articles, en l'occurrence l'article 58 (3)⁵⁷⁰ et l'article 94⁵⁷¹.

155. Le raisonnement du TIDM. Le TIDM va raisonner en deux étapes. Il s'appuie d'abord sur l'article 6 (1) de l'annexe XI de la CMB⁵⁷² selon lequel les organismes internationaux sont responsables pour des faits internationalement illicites liés à leur compétence⁵⁷³. Dans un second temps, il juge ensuite que lorsqu'une organisation internationale contracte, dans le cadre de ses compétences, une obligation dont l'exécution dépend du comportement de ses États membres, sa responsabilité sera engagée en cas de violation de cette obligation pour manque de diligence de sa part⁵⁷⁴.

156. En pratique, pour éviter que sa responsabilité ne soit engagée, l'UE peut contraindre les États membres à mettre en œuvre l'obligation de diligence qui pèse sur elle à travers le contrôle qu'ils exercent sur leur navire en tant qu'État du pavillon. Si un État membre ne s'exécute pas, la Commission pourra lancer à son encontre la procédure de manquement prévu à l'article 258 du TFUE⁵⁷⁵.

DEVALLE (A.), Usages et gestion des ressources naturelles, approches de droit internationale et de droit européen, éd. Scientifica, 2020, pp. 79-111, préc. p. 82.

⁵⁶⁹ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 déc. 1982, Recueil des Traités des Nations Unies, 1994 p. 4.

⁵⁷⁰ Art. 58(3) de la CMB relative à l'obligation de respecter les lois et règlements de l'État côtier

⁵⁷¹ Art. 94 de la CMB relative à l'obligation pour les États de contrôler leurs navires et de veiller à ce qu'ils respectent les règles applicables.

⁵⁷² Art. 6(1) de l'annexe IX de la CMB : Les parties ayant compétence en vertu de l'article 5 de la présente annexe sont responsables de tous manquements aux obligations découlant de la Convention et de toutes autres violations de celle-ci.

⁵⁷³ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Avis consultatif du 2 avr. 2014, par. 168, [en ligne], consulté le 12 sept. 2022, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/advisory_opinion_published/2015_21-advop-F.pdf

⁵⁷⁴ Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches, Avis consultatif du 2 avr. 2014, par. 168, [en ligne], consulté le 12 sept. 2022, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/advisory_opinion_published/2015_21-advop-F.pdf

⁵⁷⁵ Art.258 à 260 du TFUE.

CJCE 4 juill. 2000, *Commission c/ Grèce*, [aff. C-387/97](#), Rec. CJCE I-5047 ; CJCE 5 juin 1986, *Commission c/ Italie*, aff. 103/84, Rec. 1759 ; CJCE 28 mars 1985, *Commission c/ Italie*, aff. 274/83, Rec. 1077 ;

Sur le recours en manquement, voir notamment : COUTRON (L.), L'infinitude de la procédure en manquement : le recours en manquement au secours du recours en manquement sur manquement, *Chronique Droit du contentieux de l'Union européenne*, RTDE, 2014, p. 905 ; DURVIAUX (A. L.), Les recours en droit interne et le recours en manquement, RTDE, 2011, p. 447.

Conclusion du chapitre 1 : Le cadre normatif harmonieux de la lutte contre la pêche INN

« La pêche illicite, non déclarée et non réglementée est l'une des plus graves menaces pesant sur la viabilité des pêches ».

Esa PAASIVIRTA⁵⁷⁶

157. Le cadre normatif harmonieux de la lutte contre la pêche INN contribue efficacement au maintien de l'ordre public en mer. La Politique Commune de la Pêche (PCP) de l'Union européenne, en s'attaquant vigoureusement à la pêche INN, a établi un cadre normatif qui vise à harmoniser les pratiques au sein de l'Union. Cette harmonisation est essentielle pour garantir que tous les États membres suivent des règles cohérentes, évitant ainsi les disparités qui pourraient être exploitées par ceux qui souhaitent contourner la réglementation. L'approche adoptée par la PCP, qui intègre non seulement une réglementation stricte, mais aussi la mise en place d'un système de certification de capture, d'un régime de responsabilité des acteurs de la pêche, d'une liste de navires INN et enfin d'une procédure à l'encontre des États tiers non coopérants, crée un environnement où la durabilité et la transparence sont au cœur de l'industrie de la pêche. La lutte contre la pêche INN ne se limite pas à la protection des ressources marines, elle vise également à assurer un contexte concurrentiel équitable pour tous les acteurs du secteur. Ainsi, le cadre normatif de la PCP démontre que l'harmonie est non seulement possible, mais également essentielle pour assurer un avenir durable à l'industrie de la pêche en Europe.

158. Les différents moyens visant à lutter contre la pêche INN constituent un ensemble dont les éléments se complètent. Les procédures de

⁵⁷⁶ PAASIVIRTA (E.), Déclaration dans la demande d'avis consultatif au Tribunal international de droit de la mer (TIDM) soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP), Affaire n° 21 du Tribunal International du Droit de la Mer, Compte rendu de la matinée du 4 sept. 2014, p. 37.

recensement sont des compléments de la certification, et le système de sanction est le corolaire du recensement des navires INN. En outre, l'effectivité de la lutte contre la pêche INN est garantie par le mécanisme de sanctions, l'efficacité étant garantie par le type de sanctions qui, en l'occurrence, sont dissuasives. Tous ces éléments rendent ce cadre normatif harmonieux et donnent un poids considérable à la contribution de l'UE dans ce domaine.

159. Toutefois, cette contribution connaît quelques limites, du fait notamment de son caractère unilatéral. En effet, une action unilatérale dans ce domaine n'aura en un impact considérable au niveau mondial que si elle entraîne vers le même objectif plusieurs autres États. La ratification massive d'un accord international par plusieurs États dans un domaine peut en être un indicateur. Or, en l'état actuel, les questions relatives à la lutte contre la pêche INN ne semblent pas intéresser un très grand nombre d'États tiers, en témoigne le peu d'intérêt qu'ils ont à l'égard des textes internationaux en la matière, car à côté de l'action de l'UE, il y a notamment celle de la FAO⁵⁷⁷. Plusieurs États n'ont hélas pas ratifié l'Accord de la FAO en la matière⁵⁷⁸. Le peu d'intérêt qu'ils ont à l'égard de ce texte international relatif à la lutte contre la pêche INN peut laisser supposer un manque de conviction de leur part quant à l'importance des actions en matière de lutte contre la pêche INN et par ricochet le peu d'intérêt qu'ils pourraient avoir à l'égard de l'action européenne relative à la lutte contre la pêche INN.

160. Après avoir examiné en détail le cadre normatif harmonieux mis en place au sein de la PCP pour lutter contre la pêche INN, il est maintenant impératif d'analyser le rôle de l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) dans ce domaine. En effet, tandis que le premier chapitre a établi les bases légales nécessaires à la lutte contre la pêche INN, le rôle de l'AECP dans la mise en œuvre de ce cadre sera mis en exergue dans ce prochain chapitre. Ces deux

⁵⁷⁷ Il s'agit de l'accord de conformité adopté à la 27^e session de la conférence de la FAO en novembre 1993 en entrée en vigueur le 24 avril 2003.

<https://www.fao.org/documents/card/en/c/8cb30770-3145-55ed-a0db-315cbbb722a6>

⁵⁷⁸ De 1994 à 2018, seuls 41 États et l'UE (le 6 août 1996) l'ont ratifié, en témoigne le statut dudit accord disponible via le lien suivant :

https://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/012s-f.pdf

aspects enrichiront notre compréhension de la contribution de la PCP à la lutte contre la pêche INN

Chapitre 2 : L'Agence européenne de contrôle des pêches : L'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre la pêche INN

« Les agences européennes sont des piliers de l'Union européenne. Elles apportent une valeur ajoutée considérable en assurant une expertise technique de haut niveau, une coopération renforcée entre les États membres et une gestion efficace des programmes de l'UE »

Maros SEFCOVIC⁵⁷⁹

161. L'Agence européenne de contrôle des pêches est l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre la pêche INN. À la suite de la réforme de la PCP en 2002⁵⁸⁰, la mise en place d'une agence européenne s'est avérée nécessaire afin de garantir le respect et l'application uniforme des règles issues de cette réforme. Ces règles sont essentiellement relatives à l'égalité des conditions de concurrence à l'échelle européenne pour l'industrie de la pêche, et à la gestion des ressources halieutiques dans une perspective de pêche durable.

162. La naissance de l'Agence européenne de contrôle des pêches. L'agence européenne de contrôle des pêches (ci-après AECP) est une agence spécialisée instituée en 2005 par le règlement n° 768/2005⁵⁸¹. Ses modalités sont établies par le règlement 2019/473⁵⁸². Son siège est à Vigo, en Espagne. Ayant

⁵⁷⁹ Citation tirée du discours de Marcos SEFCOVIC (le vice-président de la Commission européenne chargé des Relations interinstitutionnelles et de la Prospective), prononcé à l'occasion d'un événement organisé par l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail à Bilbao, en Espagne, en novembre 2019.

⁵⁸⁰ Pour plus de détails sur cette réforme, sur l'origine et les évolutions de la PCP, voir la fiche thématique disponible sur le site de l'Europa, consulté en mai 2023.

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/114/la-politique-commune-de-la-peche-origines-et-evolution>.

⁵⁸¹ Règlement (CE) n° 768/2005 du Conseil en date du 26 avril 2005 instituant une agence communautaire de contrôle des pêches, JOCE n° L 128 du 21 mai 2005, p. 1.

⁵⁸² Règlement (UE) n° 2019/473 du Parlement européen et du Conseil en date du 19 mars 2019 sur l'agence européenne de contrôle des pêches, JOUUE n° L 83 du 25 mars 2019, p. 18.

pour vocation d'assurer l'effectivité, l'uniformité, la coordination et l'efficacité des différentes mesures d'exécution de la PCP, elle veille à l'application uniforme des mesures sus évoquées par et au sein des États membres.

163. Les missions de l'AECP sont prévues à l'article 3 du règlement 2019/473⁵⁸³. Selon l'article 3(h) de ce règlement⁵⁸⁴, la lutte contre la pêche INN fait partie des missions de cette dernière. Mais ce règlement ne donne aucune indication sur la forme de cette mission et en quoi elle consiste concrètement. Pour connaître le contenu de cette mission et savoir en quoi elle consiste, il faut se référer aux rapports annuels publiés par l'AECP⁵⁸⁵. Il s'agit de documents publics – disponibles sur le site internet de l'agence – qui donnent un aperçu de l'évolution de l'agence, de ses principales réalisations et des défis auxquels elle est confrontée.

164. À la lecture de ces rapports, on peut constater que la lutte contre la pêche INN fait partie des priorités de l'AECP et qu'elle y contribue de plusieurs manières, non seulement grâce à ses prérogatives (**Section 1**), mais aussi grâce à la coopération qu'elle noue avec d'autres organes (**Section 2**).

Section 1 : Les prérogatives de l'AECP dans la lutte contre la pêche INN

Section 2 : La lutte effective contre la pêche INN à travers la coopération entre AECP et d'autres organes

⁵⁸³ Article 3 du règlement 2019/473 précité.

La mission de l'Agence consiste à: coordonner les contrôles et les inspections réalisés par les États membres eu égard aux obligations de la Communauté en matière de contrôle et d'inspection ; coordonner le déploiement des moyens nationaux de contrôle et d'inspection mis en commun par les États membres concernés conformément au présent règlement ; aider les États membres à communiquer à la Commission et aux tierces parties des informations sur les activités de pêche ainsi que sur les activités de contrôle et d'inspection ; dans son domaine de compétence, aider les États membres à s'acquitter des tâches et obligations qui leur incombent en vertu des règles de la politique commune de la pêche ; aider les États membres et la Commission à harmoniser la mise en œuvre de la politique commune de la pêche dans toute la Communauté ; contribuer aux travaux de recherche et de développement menés par les États membres et la Commission en matière de techniques de contrôle et d'inspection ; contribuer à la coordination de la formation des inspecteurs et au partage d'expériences entre les États membres ; coordonner les opérations visant à lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, conformément aux règles communautaires.

⁵⁸⁴ Article 3(h) du règlement n° 2019/473 : coordonner les opérations visant à lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, conformément aux règles communautaires.

⁵⁸⁵ <https://www.efca.europa.eu/en/library-type/annual-reports>

SECTION 1 : LES PREROGATIVES DE L'AGENCE EUROPEENNE DE CONTROLE DES PECHES DANS LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN

« Instaurée en 2005 et active depuis 2007, l'AECP a amélioré l'application et la coordination de la lutte contre les infractions en mettant en commun les moyens de l'Union et des États membres en ce qui concerne le contrôle, l'inspection et la surveillance des activités de pêche, principalement au moyen de plans de déploiement communs ».

Le Parlement européen⁵⁸⁶

165. Les prérogatives de l'AECP dans la lutte contre la pêche INN. Face au défi de la pêche INN, l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) joue un rôle déterminant. Elle coordonne et renforce les efforts de surveillance, de contrôle et de sanction au sein de l'Union européenne, et symbolise l'engagement résolu de l'UE à assurer une pêche responsable et à protéger ses eaux contre les exploitations illégales. Par ses actions, l'AECP cherche non seulement à garantir la conformité de l'activité de pêche avec la réglementation en vigueur, mais aussi à promouvoir une culture de la pêche durable et éthique au sein de l'Union.

166. Nous verrons dans cette section que, sur la base de ses prérogatives, l'AECP contribue à lutter contre la pêche INN en apportant son soutien à divers acteurs dans cette lutte (I), et aussi en assurant la surveillance des mers (II).

⁵⁸⁶ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/116/controle-des-peches>
Consulté en janvier 2024.

I. LE SOUTIEN APORTE PAR L'AECP À DIVERS ACTEURS DANS LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN

167. L'AECP apporte son soutien à divers acteurs dans la lutte contre la pêche INN. Dans la lutte contre la pêche INN, l'AECP soutient et aide les États membres de l'UE, notamment à travers la mise en place de plans de déploiement conjoint (A). Elle apporte également son aide à la Commission européenne, tout particulièrement par le biais de l'académie régionale de lutte contre la pêche INN (B), ainsi qu'à la Commission sous régionale des pêches notamment grâce à la mise en œuvre du projet PESCAO (C).

A. LA MISE EN ŒUVRE DE PLANS DE DEPLOIEMENT CONJOINTS

168. La mise en œuvre de Plans de déploiement conjoints. Dans la lutte contre la pêche INN, l'AECP apporte diverses aides aux États membres de l'UE, conformément à l'article 3 du règlement 2019/473 précité⁵⁸⁷. Elle leur fournit ainsi son expertise dans la mise en œuvre des certificats de captures, et son soutien par la formation dans l'accomplissement de leurs obligations au titre du règlement INN évoqué plus haut⁵⁸⁸. De plus, elle leur apporte son aide dans la mise en œuvre des Programmes spécifiques de contrôle et d'inspection qu'il convient d'étudier en détail.

169. Les programmes spécifiques de contrôle et d'inspection. Mis en place par l'UE⁵⁸⁹, les Programmes spécifiques de contrôle et d'inspection (ci-après PSCI) constituent des mesures de conservation et de contrôle applicables à certaines pêcheries⁵⁹⁰ dans certaines zones de pêche de l'UE. Ces programmes ont pour but de surveiller et contrôler l'exploitation de certaines

⁵⁸⁷ Règlement UE n° 2019/473 du Parlement européen et du Conseil en date du 19 mars 2019 sur l'agence européenne de contrôle des pêches, JOU n° L 83 du 25 mars 2019, p. 18.

⁵⁸⁸ Règlement CE n° 1005/2008 du Conseil en date du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir et à éradiquer la pêche INN, JOCE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.

⁵⁸⁹ Décision d'exécution (UE) 2018/1986 de la Commission du 13 décembre 2018 établissant des programmes spécifiques de contrôle et d'inspection pour certaines pêcheries et abrogeant les décisions d'exécution 2012/807/UE, 2013/328/UE, 2013/305/UE et 2014/156 /UE, JOUE n° L317 du 14 déc. 2018, p. 29.

⁵⁹⁰ Les pêcheries sont des lieux où se pratique la pêche d'une ou plusieurs espèces déterminées. Il s'agit d'un espace circonscrit pouvant bénéficier d'un aménagement qui facilite la pratique de la pêche. <https://www.cnrtl.fr/definition/pêcherie>

ressources halieutiques dans les zones concernées. Les zones de pêches de l'UE couvertes par les PSCI sont notamment L'Atlantique Est et la Méditerranée⁵⁹¹, la mer Baltique⁵⁹², la mer Noire⁵⁹³, la mer du Nord⁵⁹⁴ et des eaux occidentales de l'Atlantique Nord-Est⁵⁹⁵. Ces PSCI sont mis en œuvre par les États membres, avec l'assistance de l'AECP. Cette assistance consiste en la coordination de la mise en œuvre de ces PSCI. Le but de cette assistance est d'assurer une mise en œuvre effective, uniforme et efficace de ces PSCI.

170. Les plans de déploiement conjoints. Cette assistance apportée aux États membres par l'AECP dans la mise en œuvre des PSCI se matérialise par l'adoption de Plans de déploiement conjoint (ci-après PDC). Ces derniers constituent un cadre organisationnel dédié à la coordination

⁵⁹¹ Il s'agit des espèces de l'ICCAT dans l'Atlantique Est et la Méditerranée et pour certaines pêcheries démersales et pélagiques en Méditerranée.

Ces espèces couvertes par le PSCI de l'Atlantique Est et Méditerranée sont : les stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée (y compris la pêche récréative) ; l'Espadon en Méditerranée (y compris la pêche récréative) ; Le germon en Méditerranée, la Sardine et anchois dans le nord et le sud de l'Adriatique : le Merlu européen (*Merluccius*) dans le détroit de Sicile et dans les sous-zones CGPM 1, 5, 6, 7 et 9, 10, 11 et dans le nord de l'Adriatique et le sud de l'Adriatique ; la Crevette rose du large (*Parapenaeus longirostris*) dans le détroit de Sicile et dans les sous-zones 1, 5, 6 et 9, 10, 11 de la CGPM et dans le nord de l'Adriatique et le sud de l'Adriatique ; les Crevettes profondes du Levant et de la mer Ionienne, la Crevette bleue et rouge (*Aristeus antennatus*) dans les sous-zones CGPM 1, 5, 6, 7 et dans le détroit de Sicile ; la Crevette rouge géante (*Aristaeomorpha foliacea*) dans les sous-zones CGPM 9, 10, 11 et dans le détroit de Sicile ; la Langoustine (*Nephrops norvegicus*) dans les sous-zones CGPM 5, 6, 9, 11 et dans le nord de l'Adriatique et le sud de l'Adriatique ; les Rougets de roche (*Mullus barbatus*) dans les sous-zones CGPM 1, 5, 6, 7, 9, 10, 11 et dans l'Adriatique Nord et l'Adriatique Sud, la Dorade rose en mer d'Alboran ; la Sole commune dans la sous-zone CGPM 17 ; le Corail rouge en Méditerranée ; les Pêcheries de dorade coryphène dans les eaux internationales de la Méditerranée ; l'Anguille européenne de l'espèce *Anguilla* dans les eaux de l'Union de la Méditerranée. <https://www.efca.europa.eu/fr/content/mediterranean> Consulté en janvier 2024.

⁵⁹² Il s'agit des pêcheries pélagiques et démersales en mer Baltique.

Cela concerne en particulier les pêcheries exploitant le cabillaud (y compris la pêche récréative dans la Baltique occidentale), le hareng, le saumon, le sprat et l'anguille européenne, ainsi que les espèces soumises à l'obligation de débarquement.

<https://www.efca.europa.eu/fr/content/baltic-sea> Consulté en janvier 2024.

⁵⁹³ Il s'agit du turbot, du sprat et des pêcheries exploitant des espèces soumises à l'obligation de débarquement <https://www.efca.europa.eu/fr/content/black-sea> Consulté en janvier 2024.

⁵⁹⁴ Il s'agit des pêcheries exploitant le maquereau, le hareng, le chinchard, le merlan bleu, l'argentine, le sprat, le lançon, le taud norvégien, le cabillaud, l'églefin, le merlan, le lieu noir, la langoustine, la sole, la plie, le merlu, la crevette nordique et l'anguille européenne, ainsi que les pêcheries exploitant des espèces soumises à l'obligation de débarquement.

<https://www.efca.europa.eu/fr/content/north-sea> Consulté en janvier 2024.

⁵⁹⁵ Il s'agit des pêcheries exploitant le maquereau, le hareng, le chinchard, le merlan bleu, le sanglier, l'anchois, l'argentine, la sardine, le sprat, le merlu du Nord et du Sud, la langoustine, le cabillaud, la sole, la plie et l'anguille européenne, ainsi que les pêcheries exploitant des espèces dans le cadre de l'obligation de débarquement

<https://www.efca.europa.eu/fr/content/western-waters> Consulté en janvier 2024.

opérationnelle des activités d'inspection et de surveillance des zones couvertes par les PSCI. Plus précisément, les PDC consistent à coordonner les différents moyens mis en place par les États membres pour assurer les activités de contrôle dans les différents PSCI. Ces PDC couvrent également des zones non couvertes par les PSCI, en l'occurrence les eaux internationales relevant de la compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches (ORGP), lorsque L'AECP est invitée à coordonner la mise en œuvre des obligations européennes dans le cadre d'un système international de contrôle et d'inspection.

171. Les étapes des plans de déploiement conjoints. Les PDC se composent de trois phases : la planification des activités de contrôle qui y seront effectuées, la mise en œuvre de ces contrôles et leur évaluation. Ces différentes étapes leur confèrent de la rigueur, ce qui est un gage d'efficacité dans la lutte contre la pêche INN.

172. La planification des plans de déploiement conjoints. Une fois établis, les PDC sont permanents et durent toute l'année. Ils couvrent un large éventail de pêcheries avec un échange permanent d'informations, de renseignements et surtout d'activités de contrôle planifiées. La planification de ces activités de contrôle est conditionnée par une évaluation des risques relatifs aux stocks. Ce sont les États membres qui évaluent ces risques conformément à la méthodologie régionale d'évaluation des risques établie par l'AECP. Le résultat de cette évaluation permettra de planifier des activités de contrôle par l'AECP dans le cadre d'un PDC.

173. La mise en œuvre de plans de déploiement conjoints. Dans le cadre des PDC, pour effectuer des activités de contrôle, les moyens nationaux des États membres sont mis en commun et coordonnés par l'AECP. Ces moyens sont mis en œuvre à travers deux groupes communs : un groupe de pilotage régional (GPR) composé de représentants de la Commission, des États membres et de l'AECP. Ce groupe est chargé d'assurer la bonne mise en œuvre du PDC. Il y a également un groupe technique conjoint de déploiement (GTDC), composé d'États membres et d'agents de l'AECP. Ce groupe est chargé du suivi quotidien des activités de contrôle et adopte la décision nécessaire pour garantir un déploiement efficace des moyens pour assurer ces contrôles.

174. L'évaluation des plans de déploiement conjoints.

L'évaluation des PDC est assurée de manière commune par l'AECP et les États membres sur la base d'indicateurs de performance et de critères de référence. Les rapports d'évaluation annuels du PDC sont envoyés au Parlement européen, à la Commission européenne et aux autres États membres. Dans le cadre des PDC, différents éléments visant à améliorer le contrôle et l'inspection au niveau régional sont discutés et mis en œuvre. Le groupe de pilotage régional (GPR) sert de forum de discussion et d'échange des meilleures pratiques au niveau régional. Il comprend la mise en œuvre au niveau régional de projets concernant l'analyse des risques régionaux, les bonnes pratiques de coordination et d'utilisation optimale des outils d'information, et l'évaluation de la rentabilité des opérations de contrôle.

175. Les plans de déploiement conjoints de certaines zones.

Les PCD ont été déployés dans des zones stratégiques où la préservation de certaines espèces est cruciale et où la pêche INN est très pratiquée. C'est le cas de la Méditerranée. Le **PDC Méditerranée** est opérationnel depuis 2008. Il couvre essentiellement le thon rouge de l'Atlantique Est. Il a été étendu à d'autres espèces en Méditerranée. Il bénéficie de la participation active de la Croatie, de Chypre, de la France, de la Grèce, de l'Italie, de Malte, du Portugal, de la Slovénie et de l'Espagne.

Le PDC de la mer Baltique est opérationnel depuis 2007. Les moyens qui y sont déployés proviennent du Danemark, de l'Estonie, de la Finlande, de l'Allemagne, de la Lituanie, de la Lettonie, de la Pologne et de la Suède.

Le PDC Mer Noire est opérationnel depuis 2019 avec la participation de la Bulgarie et de la Roumanie.

Le PDC Mer du Nord est opérationnel depuis 2007. Les États membres participant à ce PDC sont la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, l'Irlande, les Pays-Bas et la Suède.

Le PDC Eaux occidentales est opérationnel depuis 2012⁵⁹⁶. Les États membres participant à ce PDC sont la Belgique, le Danemark, l'Estonie, la France,

⁵⁹⁶ Initialement, il était basé sur un PSCI applicable uniquement aux pêcheries d'espèces pélagiques dans les eaux occidentales. Depuis 2019, le PSCI pour les eaux occidentales a été élargi pour inclure également les pêcheries d'espèces démersales.

l'Allemagne, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal et l'Espagne.

176. L'importance des PDC. Les PDC sont l'un des outils essentiels par lesquels l'AECP opère, permettant une coopération renforcée entre les États membres pour le contrôle et la surveillance des activités de pêche. Les PDC favorisent la collaboration entre les États membres en matière de partage de ressources, d'informations et de meilleures pratiques. Cette coopération permet une approche plus efficace et unifiée pour répondre aux défis de la pêche INN et d'autres violations de la PCP. L'AECP, en coordonnant les PDC, aide à optimiser l'utilisation des ressources⁵⁹⁷ en les déployant là où elles sont le plus nécessaires. Cela assure une utilisation plus efficace des fonds et des capacités existantes. Les PDC facilitent en outre l'harmonisation des procédures de contrôle et de surveillance entre les États membres. Ceci est crucial pour garantir que tous les acteurs sont soumis aux mêmes normes et exigences, évitant ainsi les incohérences ou les failles dans le système. L'AECP, à travers les PDC, contribue à la formation et au renforcement des capacités des agents de contrôle et des inspecteurs. Cela garantit que le personnel est bien équipé pour répondre aux défis en constante évolution dans le domaine de la pêche. Les PDC permettent une réponse rapide et coordonnée à des situations imprévues ou à des pics d'activité illégale. L'AECP, grâce à sa vue d'ensemble, peut réorienter rapidement les ressources pour répondre à de tels défis. L'AECP facilite l'intégration et l'utilisation de technologies avancées pour le suivi et le contrôle, comme les systèmes de surveillance par satellite. Les PDC bénéficient ainsi d'outils modernes pour renforcer leurs opérations.

177. Outre le déploiement des PDC, l'AECP apporte son aide à la Commission européenne, notamment par le biais de la création d'une véritable académie de lutte contre la pêche INN.

⁵⁹⁷ Navires de surveillance, aéronefs, technologies, etc.

B. LA CREATION D'UNE ACADEMIE REGIONALE DE LUTTE CONTRE LA PECHE INN

178. La création d'une académie régionale de lutte contre la pêche INN. L'académie régionale virtuelle visant à soutenir la lutte contre la pêche INN⁵⁹⁸ rentre dans le cadre de deux projets financés par l'UE en mer Méditerranée, en l'occurrence l'initiative WestMed et le projet eFishMed.

179. L'initiative WestMed. Soutenue par la Commission européenne, elle vise à contribuer à la réalisation d'un espace maritime sûr et sécurisé, à créer une économie bleue et à améliorer la gouvernance maritime de la mer Méditerranée⁵⁹⁹. Elle est le résultat d'années de dialogue entre dix États de la région de la Méditerranée occidentale participant au « Dialogue 5+5 », en l'occurrence les cinq États membres de l'UE⁶⁰⁰, et cinq États partenaires du Sud⁶⁰¹. Elle a été créée pour aider les institutions publiques, les universités, les communautés locales, les petites et moyennes entreprises et les entrepreneurs des deux côtés de la Méditerranée occidentale à développer ensemble des projets maritimes locaux et régionaux. C'est dans ce cadre que la mise en place d'une académie régionale virtuelle de lutte contre la pêche INN a été pensée.

180. Le Projet eFishMed⁶⁰² quant à lui, mis en œuvre par l'AECP, est financé par l'UE grâce au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA)⁶⁰³. Ce projet a permis la mise en place d'une plateforme d'apprentissage permettant d'améliorer l'efficacité des activités de formation et de renforcer les connaissances et les compétences du personnel de contrôle et d'inspection des pêches dans les zones de la Méditerranée et de l'Atlantique

⁵⁹⁸ Encore appelée Académie de formation régionale virtuelle méditerranéenne sur le contrôle et l'inspection des pêches <https://www.efca.europa.eu/fr/content/project-e-fishmed>

⁵⁹⁹ <https://westmed-initiative.ec.europa.eu/westmed-initiative-at-a-glance/?lang=fr> Consulté en janvier 2024.

⁶⁰⁰ Ces États sont la France, l'Italie, le Portugal, l'Espagne et Malte.

⁶⁰¹ Ces États sont l'Algérie, la Libye, la Mauritanie, le Maroc et la Tunisie.

⁶⁰² <https://www.efca.europa.eu/en/content/pressroom/efish-med-efca%C2%B4s-support-new-virtual-fisheries-control-academy-mediterranean>
<https://efishmed-accp.efca.europa.eu/> Consulté en janvier 2024.

⁶⁰³ Il s'agit d'une enveloppe de 6,1 milliards d'euros sur la période 2021-2027 destinée à contribuer à la durabilité de la pêche et à la conservation des ressources biologiques de la mer, à aider les professionnels des secteurs de la pêche et de l'aquaculture ainsi que les populations côtières à s'adapter aux exigences économiques et environnementales.

Règlement UE n° 2021/1139 du Parlement européen et du Conseil en date du 7 juillet 2021 instituant le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, JOUE n° L 247 du 13 juill. 2021, p. 1.

Est⁶⁰⁴. Ce projet vise principalement à mettre en place l'académie régionale virtuelle de lutte contre la pêche INN. Pour ce faire, deux réunions du comité de pilotage de ce projet ont déjà eu lieu. La plus récente date du 31 mai 2023 et s'est tenue à Madrid en Espagne.

181. L'importance de l'académie régionale de lutte contre la pêche INN. La mise en place de cette académie représente une étape majeure dans la consolidation des efforts régionaux – nord-africain et européen – contre la pêche INN. Elle n'est pour le moment pas encore effective. Elle contribuera à harmoniser les activités de contrôle et d'inspection des pêches, elle favorisera la coopération et l'échange de bonnes pratiques entre les États du nord et du sud de la Méditerranée, et enfin, elle contribuera à créer les conditions d'une économie bleue durable dans le domaine de la pêche. Son programme de formation permettra une meilleure compréhension et une meilleure application des règles, grâce à un parcours d'apprentissage commun mis à la disposition de tous les formateurs de chaque État bénéficiaire. Elle constituera un centre d'excellence pour la formation, devrait doter les professionnels et les autorités compétentes de compétences et de connaissances nécessaires pour identifier, poursuivre et prévenir la pêche INN. L'académie pourra servir de hub pour le partage d'informations entre les nations, facilitant ainsi l'échange de données, de tendances et de meilleures pratiques concernant la pêche INN. Outre la formation, l'académie pourrait encourager la recherche sur les méthodes avancées de surveillance, les technologies innovantes et les approches socio-économiques pour combattre la pêche INN. Une telle institution régionale consacrée à la lutte contre la pêche INN pourrait jouer un rôle clef dans la sensibilisation du public et des décideurs, soulignant l'importance de la durabilité et de la réglementation dans le secteur halieutique. Cette L'académie offrira une plateforme pour le réseautage professionnel, favorisant une collaboration plus étroite entre les agences gouvernementales, les ONG, le secteur privé et les institutions académiques.

⁶⁰⁴ <https://www.efca.europa.eu/fr/node/607>
<https://www.efca.europa.eu/fr/content/project-e-fishmed>
Consulté en janvier 2024.

182. Outre la mise en place de cette académie, l'AECP apporte également son aide à la mise en œuvre du programme « Amélioration de la gouvernance régionale des pêches en Afrique de l'Ouest (ci-après PESCAO) vivant principalement à lutter contre la pêche INN.

C. LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME PESCAO

183. La mise en œuvre du programme PESCAO. Financé par l'Union européenne⁶⁰⁵, le programme PESCAO vise à une amélioration de la gouvernance des pêches en Afrique de l'Ouest, une amélioration de la sécurité maritime et une gestion durable des pêches en Afrique de l'Ouest. En effet, l'Afrique de l'Ouest⁶⁰⁶ est une région très riche en ressources halieutiques et en pétrole. Cependant, elle est confrontée à de nombreux défis tels que la pêche INN, l'insécurité maritime et la mauvaise gestion des ressources marines par les États de la région. Ces défis entraînent des répercussions sur la sécurité alimentaire, les économies locales et l'équilibre écologique de la région. Dans ce contexte, la Commission Sous Régionale des Pêches (CSRP)⁶⁰⁷ avait sollicité en août 2015, par le biais de la CEDEAO⁶⁰⁸, un appui à l'Union européenne pour le financement d'un projet sous régional de lutte contre la pêche INN. Le programme PESCAO a donc été mis en place afin d'aider les États d'Afrique de l'Ouest à développer leurs capacités institutionnelles et techniques pour mieux gérer leurs ressources halieutiques ; réduire, voire à éliminer, la pêche INN en soutenant les initiatives

⁶⁰⁵ Financé par le 11ème Fond Européen de Développement (11ème FED).

⁶⁰⁶ L'Afrique de l'Ouest est une région du continent africain qui comprend plusieurs États parmi lesquels le Nigeria, le Ghana, le Sénégal, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Burkina Faso, le Niger, la Guinée, le Togo, le Bénin et la Sierra Leone, entre autres.

⁶⁰⁷ Organisme intergouvernemental de coopération halieutique basé à Dakar (Sénégal) et regroupant sept États d'Afrique de l'Ouest : Cap Vert, Gambie, Guinée, Guinée Bissau, Mauritanie, Sénégal et Sierra Leone. Cet organisme vise à améliorer la gestion durable des ressources halieutiques dans la région.

⁶⁰⁸ La CEDEAO, ou Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest, est une organisation régionale créée en 1975 dans le but de promouvoir la coopération économique et le développement entre les États de l'Afrique de l'Ouest. Elle vise à favoriser l'intégration économique et régionale à travers des politiques et des initiatives visant à renforcer les échanges commerciaux, à promouvoir la libre circulation des biens, des personnes et des capitaux, ainsi qu'à coordonner les politiques économiques des États membres. Elle œuvre également pour la paix, la sécurité et la stabilité dans la région. Elle compte actuellement 15 États membres, à savoir le Bénin, le Burkina Faso, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

régionales de surveillance et de contrôle ; et enfin, soutenir les efforts pour améliorer la sécurité en mer dans cette région

184. Le rôle de l'AECP dans la mise en œuvre de PESCAO. La lutte contre la pêche INN est un point essentiel du programme PESCAO. Pour rappel, l'AECP joue un rôle clef dans la mise en œuvre de la politique commune de la pêche (PCP) de l'UE, en veillant à ce que les règles de la pêche soient respectées et appliquées de manière équitable. Dans le contexte du projet PESCAO, l'AECP assure le renforcement des capacités de la Commission Sous Régionale des Pêches et du FCWC/CPCO⁶⁰⁹, et partage l'expertise de contrôle acquise dans le contexte de l'UE. Elle apporte son expertise en matière de surveillance, de contrôle et d'inspection des pêcheries, ainsi que son expérience en matière de lutte contre la pêche INN. Elle fournit une formation et une assistance technique aux États d'Afrique de l'Ouest pour renforcer leurs capacités en matière de surveillance et de contrôle des pêcheries. En tant qu'organe central de l'UE pour le contrôle des pêches, l'AECP détient une vaste base de données et des informations pertinentes qu'elle partage avec les États partenaires de la CSRP pour améliorer la surveillance et la gestion des pêcheries. En outre, elle fournit une assistance technique, comme le déploiement d'avions de surveillance ou d'autres équipements, pour aider à surveiller les zones de pêche et à détecter les activités INN. Elle facilite la coopération entre les États d'Afrique de l'Ouest, en aidant à établir des protocoles et des mécanismes pour partager les informations et les ressources. Cette coopération est essentielle, car seules les actions conjointes sont efficaces pour garantir une meilleure gestion des ressources halieutiques. Grâce à son expertise, l'AECP aide les États de la région à élaborer et à améliorer leurs politiques et leurs législations en matière de pêche pour garantir une gestion durable des pêcheries.

185. Le rôle de l'AECP dans la mise en place d'opérations conjointes PESCAO. Plusieurs opérations conjointes, menées dans le cadre de ce projet PESCAO, ont reçu le soutien de l'AECP. Ces opérations sont en effet notamment des patrouilles en mer, des exercices de simulation, des inspections conjointes dans les ports, des formations et des échanges d'information. L'une des

⁶⁰⁹ Comité des Pêches pour le Centre Ouest du Golfe de Guinée.

opérations menées dans le cadre de PESCAO et ayant reçu le soutien de l'AECP est l'opération « Stingray » organisée par la Commission sous régionale des pêches en 2021. Ce soutien s'est matérialisé par une assistance technique, l'affrètement d'avions ou de navires pour la surveillance des mers et la fourniture d'informations satellitaires. Ce soutien permet aux patrouilleurs de la Commission sous régionale des pêches de cibler plus facilement les navires de pêche à inspecter.

186. Après avoir examiné de près le soutien crucial que l'AECP apporte à divers acteurs impliqués dans la lutte contre la pêche INN, nous examinerons désormais un autre pilier essentiel de son action, en l'occurrence la surveillance des mers. Cette seconde dimension de l'action de l'AECP dans la lutte contre la pêche INN met en lumière l'importance cruciale de la surveillance maritime pour identifier et contrer les activités de pêche INN. En nous concentrant sur les efforts déployés par l'AECP pour coordonner et appuyer des opérations de surveillance en mer, nous mettrons en évidence l'efficacité de ces initiatives dans la protection des ressources marines et la préservation de la légalité et de la durabilité des activités de pêche dans les eaux européennes et au-delà.

II. LA LUTTE CONTRE LA PECHE INN GRACE A LA SURVEILLANCE DES MERS

187. La lutte contre la pêche INN grâce à la surveillance des mers. L'AECP assure la lutte contre la pêche INN par la surveillance des mers. Cette surveillance est assurée d'une part par des patrouilleurs de pêche (A) et d'autre part par des avions de surveillance (B).

A. LA SURVEILLANCE EN MER GRACE A DES PATROUILLEURS DE PECHE

188. La surveillance en mer grâce à des patrouilleurs de pêche. En principe, l'AECP ne possède pas sa propre flotte de navires. Mais dès lors qu'elle coordonne et soutient la mise en œuvre de la PCP, elle travaille en collaboration avec les États membres de l'UE pour assurer le respect des règles

de la pêche et pour coordonner diverses opérations, notamment la mise en commun des ressources nationales telles que les patrouilleurs de pêche. Les patrouilleurs de pêche des États membres de l'UE sont donc en général engagés dans les opérations soutenues ou coordonnées par l'AECP. Ces patrouilleurs de pêche jouent un rôle crucial pour surveiller et contrôler les activités de pêche, garantissant ainsi que les pratiques de pêche respectent les réglementations et protègent les ressources halieutiques. Beaucoup de patrouilleurs de pêches des États membres sont efficaces, car ils sont modernes et équipés de technologies avancées, notamment des systèmes de surveillance radar, des systèmes d'identification automatique (AIS) et d'autres équipements de surveillance maritime. Les patrouilleurs peuvent opérer à proximité des côtes ou en haute mer, leur permettant d'effectuer des contrôles dans diverses zones de pêche. Dans le cadre d'opérations menées par l'AECP, les États mettent leurs patrouilleurs à disposition pour des opérations conjointes, ce qui renforce la coopération régionale et permet une utilisation plus efficace des ressources.

189. Les patrouilleurs de pêche de l'AECP. L'AECP dispose cette année 2024 de trois patrouilleurs de pêche hauturière⁶¹⁰ capables de réaliser des contrôles dans les eaux de l'UE,⁶¹¹ mais également hors UE⁶¹². Ces navires ont été affrétés par un consortium⁶¹³ pour le compte de l'AECP. Les contrats d'affrètement de ces trois navires sont d'une durée de vingt-quatre mois et ils pourront être renouvelés pour une durée maximale de six ans. Ces patrouilleurs pourront également participer à des missions de garde-côtes, de surveillance maritime et de lutte antipollution.

Pendant la campagne de surveillance du thon rouge, l'*Ocean Sentinel* était déployé en Méditerranée centrale pour surveiller les navires battant pavillon d'État membre de l'UE et non-UE dans les eaux internationales autour de Malte et de la Sicile. Il y a constamment un patrouilleur UE en mer pour réaliser des contrôles en haute mer ou dans les ZEE des États membres.

⁶¹⁰ Il s'agit de l'*Ocean Guardian*, l'*Ocean Sentinel* et l'*Ocean Protector*, tous sous pavillon portugais.

⁶¹¹ La pêche du thon rouge en Méditerranée par exemple.

⁶¹² En mer du Nord et en Mer Noire notamment.

⁶¹³ Mené par la société *Sentinel marine Netherland*.

190. Ces trois navires de patrouille de pêche hauturière affrétés par l'AECP sont les plateformes d'inspection de la pêche dirigées par l'Agence qui, avec d'autres ressources des États membres, patrouillent les océans et les mers en garantissant une culture de conformité où aucune activité de pêche illégale n'est autorisée, tant dans des eaux de l'UE que dans des eaux internationales.

B. LA SURVEILLANCE EN MER GRACE A DES AVIONS DE SURVEILLANCE

191. La surveillance en mer grâce à des avions de surveillance. L'AECP coordonne les ressources des États membres de l'UE, dont les avions de surveillance, pour surveiller et contrôler les activités de pêche dans le but de garantir le respect de la PCP.

192. L'importance des avions de surveillance. Les avions de surveillance offrent un avantage majeur par rapport aux navires en ce qu'ils peuvent couvrir de vastes zones maritimes en un temps relativement court. Cela les rend particulièrement efficaces pour la surveillance à grande échelle. Ces avions sont généralement équipés de systèmes de surveillance avancés tels que des radars, des caméras haute résolution, des systèmes d'identification automatique (AIS), et d'autres capteurs qui peuvent détecter et suivre les navires de pêche en temps réel. Grâce à leur rapidité et à leur portée, les avions de surveillance peuvent être déployés rapidement pour enquêter sur des activités suspectes ou pour vérifier des informations reçues d'autres sources. Les avions peuvent travailler en tandem avec des patrouilleurs navals, fournissant des informations en temps réel qui permettent aux navires d'intervenir efficacement.

193. L'AECP a passé un contrat de service de surveillance aérienne avec la société DEA. Ce contrat est entré en vigueur en mai 2023 et a pu être utilisé lors de la campagne de surveillance du thon rouge entre fin mai et juin 2023. Un avion de surveillance des pêches DA62 de la société autrichienne *Diamond aircraft* a pu surveiller les opérations de pêche en Méditerranée centrale de manière quasi quotidienne durant un mois. L'AECP s'appuie également sur les vols réalisés par FRONTEX en Méditerranée centrale sur des missions de surveillance migrations pour obtenir des informations sur les activités de pêche.

Cet appui constitue un bon exemple de la coopération entre agences européennes.

194. L'AECP joue un rôle crucial dans la surveillance et l'application des mesures destinées à prévenir la pêche INN. Ses compétences régulatrices et son pouvoir d'inspection sont des outils essentiels dans cette lutte contre cette pratique qui est préjudiciable à la durabilité des ressources marines. Nous examinerons dans la seconde section comment la collaboration entre l'AECP et d'autres entités renforce la capacité de l'agence à atteindre ses objectifs. Cette coopération, fondée sur l'échange d'informations, la coordination des actions et la mutualisation des ressources, représente une approche intégrée qui contribue de manière significative à la lutte contre la pêche INN.

SECTION 2 : LA LUTTE EFFECTIVE CONTRE LA PECHE INN A TRAVERS LA COOPERATION ENTRE L'AECP ET D'AUTRES ORGANES

« La lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée est non seulement une question de conservation des poissons, mais aussi de gouvernance. La coopération internationale est essentielle pour combattre cette menace mondiale »

FAO⁶¹⁴

195. La lutte contre la pêche INN à travers la coopération entre l'AECP et d'autres organes. De façon générale, le maintien de l'ordre public en mer ne saurait être efficace si les agences européennes agissent de manière indépendante les unes des autres. Selon la Commission européenne, l'heure est à la coopération entre agences européennes⁶¹⁵. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de l'exécution du programme-cadre pour la recherche et l'innovation « Horizon 2020 » (2014-2020)⁶¹⁶, elle préconise le renforcement des coopérations

⁶¹⁴ FAO, Travail concernant l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (l'Accord PSMA), adopté par la Conférence de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) le 22 novembre 2009. Il est entré en vigueur le 5 juin 2016, une fois que 25 États et l'Union européenne y avaient formellement adhéré. Cet accord est le premier traité international contraignant qui vise spécifiquement la pêche INN.

⁶¹⁵ LAFARGE (F.), L'accès des services répressifs des États membres et d'EUROPOL à EURODAC, in BERROD (F.), Europe(s), Droit(s) européen(s). Une passion d'universitaire. Liber Amicorum en l'honneur du professeur Vlad CONSTANTINESCO, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 327-341 ;
CHASSIN (C. - A.), L'échange de données dans le domaine de l'asile, in CHEVALLIER-GOVERS (C.) (dir.), L'échange des données dans l'Espace de liberté, de sécurité et de justice de l'Union européenne, Paris, Mare & Martin, 2017, p. 113-133 ;
BURCHETT (J.), FRONTEX et l'interopérabilité des systèmes d'information. Réflexion à propos de l'articulation entre les impératifs de sécurité et de liberté, in CHEVALLIER-GOVERS (C.), TINIERE (dir.), De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen de garde-frontières et de garde-côtes, éd. Larcier, 2019 p. 99-114

⁶¹⁶ Notamment AESM, Frontex, AED et Europol. Pour plus de détails sur ce programme, consulter le site internet <https://www.horizon2020.gouv.fr/>

entre agences européennes⁶¹⁷. Cette coopération matérialise une forme de dépassement de la méthode sectorielle.

196. Coopération entre agences européennes et dépassement de la méthode sectorielle. La méthode sectorielle est celle selon laquelle chaque action en se concentre sur un seul secteur ou sur un seul domaine⁶¹⁸. Il s'agit d'une approche verticale⁶¹⁹ dont les contraires sont la méthode transversale et la méthode globale⁶²⁰. La méthode transversale est celle selon laquelle une même action peut servir dans plusieurs secteurs, au regard de l'unité et des interactions qui existent entre ces secteurs. La méthode globale, encore appelée méthode intégrée, est une approche horizontale selon laquelle toutes les actions menées servent un domaine.

En général, les agences européennes utilisent la méthode sectorielle, car chacune agit dans un seul domaine. Leurs actions dans le strict cadre des missions spécifiques se trouvant dans leur texte institutif. Les agences contribuant à maintenir l'ordre public en mer agissent de ce fait dans chacun des domaines de l'ordre public en mer. Pour rappel, selon la définition proposée de la notion d'ordre public en mer⁶²¹, l'ordre public en mer est composé de trois domaines, la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin⁶²².

Les missions de l'Agence européenne de contrôle des pêches visant à lutter contre la pêche INN, entrent dans le cadre de la sûreté maritime. Mais cette agence au même titre que plusieurs autres est amenée à coopérer avec d'autres agences agissant dans d'autres domaines de l'ordre public en mer. Cette

⁶¹⁷ COM (2011) 811 final du 30 nov. 2011.

⁶¹⁸ MALJEAN-DUBOIS (S.), Répertoire de droit international, Environnement : Généralités – Construction du droit international de l'environnement.

⁶¹⁹ À notre sens, l'approche verticale se concentre sur un secteur spécifique plutôt que de traiter des questions de manière générale. Elle reconnaît les particularités et les besoins distincts de chaque secteur, ce qui la distingue d'une approche horizontale qui aborderait des questions de manière transversale à travers différents secteurs. Ainsi, les agences spécialisées sont mises en place pour superviser et réguler des secteurs spécifiques. Ces agences sectorielles ont une compétence et une expertise approfondies dans leur domaine, renforçant ainsi l'approche verticale.

⁶²⁰ KISS (A.), Tendances actuelles et développement possible du droit international conventionnel de l'environnement, in PRIEUR (M.), Vers un nouveau droit de l'environnement ?, CIDCE Limoges, 2003, p. 22 s.

⁶²¹ cf. *supra*, Introduction, Définition de la notion d'ordre public en mer, pp. 7 et s.

⁶²² Pour plus de détails sur chacun de ces domaines, cf. introduction, paragraphes n° 47 relatifs à la composition de la notion d'ordre public en mer, pp. 28 et s.

coopération, matérialisant un dépassement de la méthode sectorielle, est le plus souvent organisée par des accords dont l'efficacité est conditionnée par une application effective et correcte.

197. Dans cette section, seront étudiées la coopération entre l'AECP et d'autres agences autour du programme Copernicus (I), et celle entre l'AECP et l'AESM (II).

I. LA COOPERATION ENTRE L'AECP ET D'AUTRES AGENCES AUTOUR DE COPERNICUS

198. La coopération entre l'AECP et d'autres agences européennes autour de COPERNICUS. La coopération entre l'Agence spatiale européenne (ESA), l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial (AUPSP), et l'AECP s'articule principalement autour de l'utilisation de technologies spatiales – principalement satellitaires – pour surveiller et contrôler les activités de pêche afin de lutter contre la pêche INN. Avant d'aborder cette coopération, il est essentiel de définir chaque élément.

199. Le programme Copernicus. Copernicus⁶²³ est l'un des projets phares de l'Union européenne dans le domaine de l'observation de la Terre. Il s'agit en effet d'un programme d'observation de la Terre de l'Union européenne, conçu pour fournir des informations précises, à jour et facilement accessibles sur notre environnement. Nommé en l'honneur de l'astronome Nicolas Copernic, il est le fruit d'une collaboration entre l'Union européenne (UE) et l'Agence spatiale européenne (ESA). Le principal objectif de Copernicus est de soutenir les politiques européennes en matière d'environnement, de climat, de transport et de sécurité, en fournissant des données essentielles⁶²⁴. Les

⁶²³ <https://www.copernicus.eu/fr> Consulté en janvier 2024.

⁶²⁴ Ces informations essentielles sont notamment relatives à la surveillance de l'environnement, la gestion des urgences et des catastrophes la sécurité et la surveillance maritime, le changement climatique et l'évolution de l'atmosphère, la surveillance terrestre et l'urbanisation, l'agriculture et la foresterie.

instruments clefs du programme Copernicus sont les satellites Sentinel, et chacun de ces derniers est équipé pour surveiller des aspects spécifiques de la Terre⁶²⁵. Les données fournies par Copernicus aident à la prise de décision dans des domaines aussi variés que l'agriculture, la foresterie, la pêche, la santé, le transport et le tourisme.

200. L'agence spatiale européenne. L'Agence spatiale européenne (ESA)⁶²⁶ est l'une des principales organisations dédiées à la recherche et aux activités spatiales dans le monde. C'est une organisation intergouvernementale créée avec l'objectif principal de coordonner les efforts et les investissements des nations européennes dans le domaine spatial. Elle vise à permettre à ses États membres de réaliser et de bénéficier d'activités spatiales qu'ils ne pourraient pas accomplir individuellement. Elle a été officiellement créée en 1975 par la fusion de deux organisations spatiales préexistantes : l'Organisation européenne de recherche spatiale (ESRO) et l'Organisation européenne de lancement de satellites (ELDO). Depuis sa création, l'ESA a accueilli de nouveaux États membres, passant de ses 10 membres initiaux à 22 membres en 2021, reflétant l'importance croissante de la coopération spatiale en Europe. Ses domaines de prédilection sont la science⁶²⁷, l'observation de la terre⁶²⁸, les vols

⁶²⁵ **Sentinel-1** : Équipé d'un radar, il fournit des informations sur la Terre indépendamment des conditions météorologiques et de la lumière du jour. Idéal pour la surveillance maritime, la détection des glissements de terrain et la surveillance des urgences telles que les inondations.

Sentinel-2 : Se concentre sur l'observation des terres avec des images à haute résolution, utiles pour la surveillance de la végétation, des sols et des eaux. Il contribue également à la surveillance des urgences telles que les feux de forêt.

Sentinel-3 : Offre une vue plus large et est axé sur l'océanographie et la surveillance à grande échelle de l'atmosphère, de la terre et de la température de surface des eaux.

Sentinel-4 et Sentinel-5 : Ces missions sont axées sur la surveillance de l'atmosphère et la fourniture de données pour la surveillance de la qualité de l'air et le suivi des gaz à effet de serre.

Sentinel-6 : Se concentre sur la topographie des océans, offrant des informations précieuses sur la montée du niveau de la mer, l'une des conséquences les plus préoccupantes du changement climatique.

⁶²⁶ <https://www.esa.int/> Consulté en janvier 2022.

⁶²⁷ L'ESA a lancé une série de missions dédiées à l'astronomie, à la cosmologie, au système solaire et à la physique fondamentale. Des missions emblématiques comme Rosetta, qui a étudié une comète, ou le satellite Planck, qui a étudié le fond cosmique, en sont des exemples.

⁶²⁸ Avec des programmes tels que Copernicus (en partenariat avec l'Union européenne), l'ESA surveille l'environnement terrestre, les océans, l'atmosphère et le changement climatique.

habités⁶²⁹, les lanceurs⁶³⁰ et les télécommunications⁶³¹. Le budget de l'ESA provient des contributions de ses États membres, déterminées en fonction de leur produit intérieur brut (PIB). Contrairement à d'autres agences, chaque État membre choisit les projets qu'il souhaite soutenir et financer.

201. L'Agence européenne pour le programme spatial.

L'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial (AUPSP)⁶³², parfois également désignée par son ancien nom, le GSA – pour "European GNSS Agency" ou "Agence du GNSS européen" –, a été créée pour gérer et superviser des segments spécifiques des initiatives spatiales européennes. Elle est basée à Prague, en République tchèque. Elle a été créée pour assurer la supervision et la coordination de deux programmes spatiaux majeurs de l'Europe, en l'occurrence Galileo⁶³³ et EGNOS⁶³⁴. Elle joue un rôle central dans l'ambition spatiale de l'UE en garantissant des services de navigation par satellite fiables et sécurisés pour l'Europe et le reste du monde. Elle a initialement été créée en 2004⁶³⁵ pour superviser EGNOS. Mais avec le développement progressif de Galileo – programme de navigation par satellite de l'Union européenne – le rôle de l'agence a été élargi pour inclure la supervision de ce programme. En gérant Galileo et EGNOS, l'AUPSP aide l'Europe à acquérir une indépendance stratégique en matière de navigation par satellite, réduisant la dépendance vis-à-vis d'autres puissances comme les États-Unis ou la Russie. Elle travaille en étroite collaboration avec le programme d'observation de la Terre de l'UE, Copernicus, afin de garantir que les données et services des deux programmes sont complémentaires et intégrés.

⁶²⁹ En collaboration avec la NASA, Roscosmos et d'autres agences spatiales, l'ESA participe à la Station spatiale internationale (ISS) et contribue à l'effort global d'exploration humaine de l'espace.

⁶³⁰ L'ESA développe des lanceurs pour garantir l'accès autonome de l'Europe à l'espace, comme Ariane, Vega et bientôt Ariane 6.

⁶³¹ En développant des technologies et en lançant des satellites, l'ESA soutient l'infrastructure de télécommunication européenne.

⁶³² <https://www.euspa.europa.eu/> Consulté en janvier 2024.

⁶³³ Il s'agit du système mondial de navigation par satellite (GNSS) de l'UE. Galileo vise à offrir un système de positionnement global indépendant de ceux des États-Unis (GPS), de la Russie (GLONASS) ou de la Chine (BeiDou).

⁶³⁴ C'est le système de navigation par recouvrement géostationnaire européen. Il s'agit d'un système qui améliore les services offerts par le GPS, en augmentant la précision et en fournissant des informations d'intégrité sur la fiabilité du signal.

⁶³⁵ Sous le nom de GSA.

202. Grâce au programme Copernicus, l'ASE et l'AEPS fournissent des informations satellitaires à l'AECP. En effet, les satellites, en particulier ceux du programme Copernicus de l'UE, fournissent des images haute résolution des océans et des zones de pêche. Ces images sont utilisées pour détecter les activités de pêche INN. Les satellites soutiennent ainsi les systèmes de suivi des navires, comme le Système de surveillance des navires (VMS) qui est déjà utilisé pour surveiller la position et l'activité des navires de pêche dans l'UE. Les satellites facilitent également la communication en mer, permettant un partage d'informations en temps réel entre les navires et les autorités de contrôle. Les données satellitaires sont utilisées pour des études océanographiques, aidant à mieux comprendre les habitats marins, les déplacements des poissons et les impacts du changement climatique sur les ressources halieutiques.

II. LA COOPERATION ENTRE L'AECP ET L'AGENCE EUROPEENNE POUR LA SECURITE MARITIME

203. La coopération entre l'AECP et l'agence européenne pour la sécurité maritime. Compte tenu de la complémentarité de leurs mandats respectifs, l'AECP et l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)⁶³⁶ travaillent de façon générale en étroite collaboration. Ces deux agences travaillent sur des questions liées à la sécurité et à la surveillance des mers et des océans, bien que leurs domaines d'expertise soient spécifiques. L'AECP est principalement axée sur le contrôle, l'inspection et la surveillance des activités de pêche dans le cadre de la mise en œuvre de la PCP de l'UE. L'AESM quant à elle se concentre sur la sécurité maritime, la prévention de la pollution par les navires et la réponse aux pollutions maritimes⁶³⁷. Les deux agences collaborent notamment dans le cadre de missions conjointes, par exemple dans la surveillance maritime ou lors d'opérations de sauvetage. Cela permet d'optimiser les ressources disponibles, de

⁶³⁶ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, JOUE n° L 208 du 5 août 2002, p. 1-9.

⁶³⁷ À cela s'ajoute la sûreté maritime. Pour plus de détails, voir *infra*, Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

partager les informations et d'améliorer la coordination. Elles s'échangent des informations pertinentes pour la mise en œuvre de leurs mandats respectifs. L'AECP partage des données sur les activités de pêche, tandis que l'AESM fournit des informations sur les navires, la sécurité maritime ou les incidents en mer.

204. Une coopération gage de plus d'intégration et d'efficacité.

Cette coopération entre l'AESM et l'AECP est emblématique de l'approche intégrée de l'UE en matière de gouvernance maritime. En effet, les missions de ces deux agences, bien que distinctes, ont des points de convergence. Par exemple, la surveillance des mers est cruciale tant pour la régulation des activités de pêche que pour la sécurité maritime. En collaborant ensemble, ces agences européennes optimisent l'utilisation de leurs ressources respectives, évitent les doublons et couvrent une zone maritime plus vaste de manière plus efficace.

Aussi, il est bénéfique pour l'UE d'optimiser ses dépenses et d'améliorer l'efficacité de ses institutions et organes. En combinant certains efforts, notamment en matière de technologie ou de surveillance, la coopération entre l'AECP et l'AESM permet de réaliser des économies d'échelle, ce qui est bénéfique pour l'UE.

Bien plus, la pêche INN est souvent liée à d'autres activités illicites, comme la piraterie maritime⁶³⁸, la contrebande ou encore la traite des êtres humains. Une coopération étroite entre les agences européennes permet un échange de données plus fluide et rapide, essentiel pour la prise de décisions en temps réel. Les défis auxquels l'UE est confrontée en mer sont multidimensionnels. Cela va de la surexploitation des stocks de poissons à la pollution, en passant par la sécurité des navires. Une collaboration étroite entre différentes agences européennes permet de traiter ces problèmes de manière plus holistique.

205. La coopération bilatérale entre l'AECP et l'AESM repose actuellement sur le nouveau SLA (Service Level Agreement), signé en décembre 2022. Ce nouveau SLA avec l'AESM couvre globalement : la fourniture du service maritime intégré (IMS) pour l'AECP, la mise à disposition de navires adaptés à des fins de surveillance et de contrôle des pêches, les services de système d'aéronef

⁶³⁸ Surtout dans le golfe de Guinée, voir *infra* Chapitre 2, Titre 2, Partie 2.

télépiloté (RPAS)⁶³⁹, les services de lutte contre la pollution, l'assistance dans les activités de formation et de renforcement des capacités et le soutien à l'évolution de l'image de la sensibilisation maritime.

⁶³⁹ le RPAS est un système les services de surveillance maritime de Copernicus.

Conclusion du chapitre 2 : L'AECP : Clef de voûte de la lutte contre la pêche INN

« L'AECP veille à l'application de standards communs en matière de contrôle, d'inspection et de surveillance et facilite la coopération opérationnelle entre États membres ».

Isabelle THOMAS⁶⁴⁰

206. En tant que clef de voûte de la lutte contre la pêche INN, l'AECP est un pilier du maintien de l'ordre public en mer. L'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) s'est imposée comme un pilier essentiel dans le dispositif de l'Union européenne pour combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). En examinant son mandat, ses prérogatives et les différentes collaborations qu'elle a instaurées, il devient évident que l'AECP est la clef de voûte de cette lutte cruciale.

207. Tout d'abord, en tant qu'organe dédié au contrôle, à l'inspection et à la surveillance des activités de pêche, l'AECP dispose d'une expertise et d'une connaissance approfondies des défis associés à la pêche INN. Elle est habilitée non seulement à surveiller, mais aussi à coordonner les actions des États membres, garantissant ainsi une approche uniforme et cohérente à l'échelle de l'UE.

208. De plus, l'AECP a su tisser des liens étroits avec d'autres agences et acteurs clefs, tels que l'AESM, ce qui renforce sa capacité à lutter contre la pêche INN sous ses différents aspects. Cette coopération inter-agences montre comment l'AECP peut étendre son impact bien au-delà de ses prérogatives directes et en s'attaquant aux activités illicites qui sont souvent interconnectées.

⁶⁴⁰ Thomas (I.) (Rapporteuse), Projet de rapport n° 2015/2093 de la Commission Pêche du Parlement européen sur « Comment rendre homogènes les contrôles de pêche en Europe ? », [en ligne], consulté en juillet 2023 : https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PECH-PR-576833_FR.pdf Consulté en janvier 2024.

209. La position centrale de l'AECP est également soulignée par sa participation active à des initiatives internationales, démontrant ainsi son engagement à traiter la pêche INN non seulement en tant que défi européen, mais aussi mondial.

210. En définitive, la pêche INN ne constitue pas seulement une menace pour les écosystèmes marins, mais aussi pour l'économie et la sécurité des ressources alimentaires de l'UE des États tiers. Grâce à l'AECP, l'Union européenne dispose d'une entité compétente et proactive, faisant d'elle le fer de lance incontestable de la lutte contre la pêche INN.

CONCLUSION DU TITRE 1 : LA LUTTE CONTRE LA PÊCHE INN À L'AUNE DES DÉFIS DU BREXIT

« La lutte contre la pêche illégale suit une partition aux mouvements bien identifiés : surveiller et détecter, intervenir puis sanctionner. Tous les instruments nécessaires existent. Leur disponibilité au sein de l'orchestre varie cependant. »

Thomas PAILLOUX⁶⁴¹

211. Les défis du Brexit font obstacle à la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. Dans le vaste paysage de la politique commune de la pêche de l'Union européenne, la lutte contre la pêche INN se distingue comme une priorité centrale. Toutefois, dans le contexte post-Brexit, de nouveaux défis et complexités se sont ajoutés à cette bataille déjà ardue. En effet, depuis janvier 2021⁶⁴², le Royaume-Uni ne fait plus partie de l'UE. Le retrait de cet État qui constituait l'un des grands acteurs maritimes de l'UE, a non seulement redéfini les frontières maritimes, mais a également introduit de nouvelles dynamiques dans les relations de pêche. Le Royaume-Uni est depuis lors considéré comme un État tiers auquel le règlement INN est applicable. De ce fait, conformément au règlement INN, les produits issus de la pêche en provenance de cet État et à destination d'un des États membres de l'UE doivent être accompagnés d'un certificat de capture émanant des autorités britanniques. De même, les produits issus de la pêche en provenance d'un des États membres de l'UE et à destination du Royaume-Uni sont soumis à cette même exigence, cette

⁶⁴¹ PAILLOUX (T.), Stratégie maritime - Lutter contre la pêche illégale : l'enjeu de la défense bleue, *Revue Défense Nationale*, vol. 793, no. 8, 2016, pp. 121-124.

⁶⁴² Date de fin de la période de transition pour la sortie de l'UE du Royaume-Uni.

dernière n'émanant plus du règlement INN, mais du *Border Operating Model*⁶⁴³, fourni le 13 juillet 2020 par les autorités britanniques.

212. Le Royaume-Uni se situant désormais hors du cadre réglementaire de la PCP, l'UE doit désormais naviguer dans un territoire inexploré, cherchant à assurer que les eaux britanniques ne deviennent pas un refuge pour les activités INN, tout en maintenant une coopération constructive avec ce nouveau voisin proche. Ceci est d'autant plus crucial que les eaux britanniques sont parmi les plus riches en poissons d'Europe, et leur protection est vitale pour la durabilité de l'écosystème marin de toute l'Europe.

213. Au-delà de ces préoccupations géopolitiques, le Brexit met également en lumière la nécessité d'une amélioration continue des mécanismes de la PCP pour combattre la pêche INN. Avec l'évolution rapide des méthodes de pêche, des technologies de surveillance et des routes commerciales, la PCP doit faire preuve d'une adaptabilité et d'une réactivité accrues pour anticiper et répondre aux nouvelles menaces.

214. En somme, alors que la PCP a déjà parcouru un long chemin dans sa quête visant à réguler et protéger les activités de pêche au sein de l'UE, le Brexit et ses implications suggèrent que la route à parcourir est encore longue et parsemée d'obstacles. La nécessité d'innover, de collaborer et d'adapter la PCP n'a jamais été aussi pressante pour garantir un avenir durable pour les pêcheries européennes.

215. À la suite de l'analyse de la contribution de la PCP à la lutte contre la pêche INN, il est pertinent d'examiner un autre aspect essentiel de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer, à savoir la politique européenne de sécurité maritime. Une étude approfondie de cette politique sera menée dans le titre suivant, et l'accent sera mis non seulement sur sa contribution au maintien de l'ordre public en mer, mais aussi son importance en tant que politique européenne intégrée pour relever les défis maritimes dans leur ensemble. Cette approche, qui s'inscrit dans le processus d'intégration européenne, offre une

⁶⁴³ Pour plus de détails sur ce nouveau document, voir le site du gouvernement britannique : <https://www.gov.uk/government/publications/the-border-operating-model>

perspective riche sur la manière dont les politiques sectorielles concourent collectivement au maintien de l'ordre public en mer.

TITRE 2 : LA CONTRIBUTION DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ MARITIME À LA LUTTE CONTRE CERTAINS ÉVÈNEMENTS DE MER

« La mer (...) ne porte pas comme la terre les traces des travaux des hommes et de la vie humaine. Rien n'y demeure, rien n'y passe qu'en fuyant, et des barques qui la traversent, combien le sillage est vite évanoui ! De là cette grande pureté de la mer que n'ont pas les choses terrestres. Et cette eau vierge est bien plus délicate que la terre endurcie qu'il faut une pioche pour entamer ».

Marcel PROUST⁶⁴⁴

216. En luttant contre certains événements de mer, la politique européenne de sécurité maritime est au service du maintien de l'ordre public en mer. Ces belles paroles de Marcel PROUST, introduisant ce titre, ne sont hélas plus d'actualité. En effet, les multiples catastrophes maritimes de ces dernières décennies⁶⁴⁵ démontrent que la mer, tout comme la terre, porte aujourd'hui plus que jamais les traces des travaux de l'Homme. Ces « traces » sont l'une des manifestations du trouble à l'ordre public en mer⁶⁴⁶. C'est justement pour combattre ce type de « traces » qu'est née la sécurité maritime.

217. Définition de la sécurité maritime. La sécurité maritime vise la prévention des risques accidentels ou naturels et la lutte contre les sinistres à bord des navires. Elle permet aussi de lutter contre les périls de mer en appréhendant les risques naturels ou provoqués par la navigation maritime⁶⁴⁷.

⁶⁴⁴ PROUST (M.), *La mer in Les plaisirs et les jours*, 1896, éd. Calmann Lévy, 352 p.

⁶⁴⁵ Pour plus de détails sur les différentes catastrophes maritimes, cf. *supra*, Introduction, Genèse et avènement du droit européen de la sécurité maritime, p. 33.

⁶⁴⁶ Les catastrophes maritimes constituent des troubles à l'ordre public. Pour plus de détail, voir *supra*, Introduction, définition de l'ordre public en mer, pp. 28 et s.

⁶⁴⁷ Voir *supra*, Introduction, pour une définition plus détaillée de la sécurité maritime, pp. 21 et s.

Certains auteurs considèrent que la sécurité maritime est un concept juridique⁶⁴⁸, tandis que d'autres la considèrent comme étant une situation de fait qui se traduit par une absence d'accident affectant un navire ou son équipage, dans les conditions normalement⁶⁴⁹ dangereuses de l'exploitation et de la navigation en mer, et susceptibles de mettre en péril l'expédition maritime dans son ensemble.

La sécurité maritime concerne en priorité la sécurité du navire⁶⁵⁰, celui-ci étant inéluctablement exposé aux caprices de la mer et agencé pour les surmonter⁶⁵¹. En principe, la sécurité maritime ne se limite pas au transport maritime, elle concerne également toutes les autres activités impliquant la navigation maritime⁶⁵². Cependant, ces autres activités sont le plus souvent exclues du droit positif international de la sécurité maritime et du droit européen de la sécurité maritime⁶⁵³. Il s'agit notamment des activités maritimes impliquant les navires traditionnels, les embarcations de petite taille, les bateaux de plaisance, les navires de guerre, les navires militaires et les navires d'État⁶⁵⁴.

218. Certains évènements de mer. Les évènements de mer englobent une vaste catégorie d'incidents, d'accidents ou de phénomènes naturels

⁶⁴⁸ FARRE-MALAVAL (M.), les rapports juridiques entre sécurité maritime et protection du milieu marin – Essai sur l'émergence d'une sécurité maritime environnementale en droit internationale et de l'Union européenne, Thèse de doctorat, (Dir. DOUMBE-BILLE (S.)), Université de Lyon, 2011, 431 p.

⁶⁴⁹ L'adverbe « normalement » n'implique ici aucune qualification de l'intensité du danger, même si en permettant aux autorités portuaires de dissuader l'appareillage en cas de conditions météorologiques particulièrement défavorables, le droit de la sécurité maritime entreprend aujourd'hui de qualifier cela de « normal » ; LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'Union européenne, Thèse de doctorat, (Dir. PICOD (F.)), Université de Paris II, 2016, pp. 28-34.

⁶⁵⁰ Celui-ci étant le moyen de transport, le lieu de vie des marins et le point de mire des juristes.

Pour plus de détails sur la définition du navire, voir DIATTA (J. F.) Le navire et sa fin de vie, Thèse de doctorat (Dir. De CET BERTIN (C.)), UBO, 2018.

Pour plus de détails sur l'histoire du navire, voir, CHALINE (O.), LLINARES (S.), Le navire à la mer, Revue d'histoire maritime n° 25, Sorbonne Université Presses, 2018, 316 p.

⁶⁵¹ RODIERE (R.), Traité général de droit maritime (Tome IV), Évènements de mer, Dalloz, 1972, 541 p., § 1. ; Le navire, toujours dans une acception large, peut aussi être défini comme étant un engin apte à affronter les dangers de la mer, habituellement utilisé pour effectuer la navigation maritime, et au cours de l'exploitation duquel un accident est susceptible d'entraîner des conséquences dommageables pour les personnes les biens ou l'environnement. VIALARD (A.), Droit maritime, PUF, 1997, 503 p.

⁶⁵² C'est le cas de la pêche, la plaisance, la prestation de service d'assistance nautique, la recherche scientifique océanographique, l'exercice de prérogatives de puissance publique, l'exploitation des ressources minières. Sur l'ensemble de ces activités humaines en mer, voir notamment l'ouvrage du Professeur LUCCHINI (L.), Droit de la mer : Définition, navigation et pêche, éd. Pedone, Tome 2, vol. 2, 1996, p. 3 et s.

⁶⁵³ REZENTHEL (R.), L'accueil de la grande plaisance dans les ports, DMF n° 700, févr. 2007, pp. 174-180.

⁶⁵⁴ Art. 5 de la convention de 1966 sur les lignes de charge ; art. 3 de la convention MARPOL ; Art. 3 de la convention de 2001 sur le contrôle des systèmes *anti-fouling*.

survenant en milieu marin. Ces évènements peuvent avoir des origines variées, et leur gravité peut être mineure ou catastrophique. Ils sont définis comme étant des accidents ou des incidents répertoriés dans le Code de l'OMI pour les enquêtes sur accidents⁶⁵⁵ adopté à Londres le 16 mai 2008. Ces évènements sont entre autres : les accidents maritimes⁶⁵⁶, les phénomènes météorologiques⁶⁵⁷ et naturels⁶⁵⁸, les incidents environnementaux⁶⁵⁹ et les situations d'urgence médicale⁶⁶⁰. La compréhension et la préparation à ces évènements sont cruciales pour assurer la sécurité en mer, protéger l'environnement marin et garantir une navigation efficace. Dans ce titre, le terme « certains évènements de mer » se justifie par le fait que nous n'y aborderons que les évènements de mer susceptibles d'affecter les navires et de provoquer la pollution, la perte du navire de ses passagers et de sa cargaison.

219. La sécurité maritime européenne. Théâtre des catastrophes maritimes les plus spectaculaires de la fin du siècle précédent⁶⁶¹, l'UE ne s'est intéressée que très tardivement à la sécurité maritime⁶⁶². L'actuelle politique européenne de sécurité maritime⁶⁶³ a progressivement vu le jour à la suite

⁶⁵⁵ Il s'agit du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident en mer.

⁶⁵⁶ Cela inclut les collisions entre navires (encore appelée abordage, Etymologiquement « Heurt des bords »), les échouements, les naufrages, ou encore les incendies à bord. Ces accidents peuvent entraîner la perte de vies humaines, des dommages matériels considérables ou des pollutions environnementales.

⁶⁵⁷ Tempêtes, cyclones, tsunamis et autres phénomènes météorologiques peuvent être classés comme évènements de mer lorsqu'ils affectent spécifiquement les régions maritimes, impactant la navigation, les infrastructures côtières ou la vie marine.

⁶⁵⁸ Cela peut inclure les activités sismiques sous-marines, les éruptions volcaniques insulaires ou les glissements de terrain sous-marins.

⁶⁵⁹ Il s'agit d'évènements tels que les marées noires, les déversements chimiques ou les larges proliférations d'algues nuisibles (parfois appelées "marées rouges").

⁶⁶⁰ Bien que moins fréquentes, les situations où un membre d'équipage ou un passager tombe gravement malade ou se blesse en mer sont également considérées comme des évènements de mer.

⁶⁶¹ Torrey Canon (mars 1967), Amoco Cadiz (mars 1978), Gino(avril 1979), Tanio (mars 1980), Amazzone, Cason (déc. 1987), Sea Spirit, Agip Abruzzo (avril 1991), Haven (avril 1991), Aegean Sea (déc. 1992), Braer (jan. 1993), Sea Empress (fév. 1993), Erika (déc. 1999), Prestige (nov. 2002) ;

Pour plus de détails sur ces catastrophes maritimes, voir BENQUET (P.), LAURENCEAU (Th.), Pétroliers de la honte, la loi du silence, Ed. Edition°1, 1994, 305 p.

⁶⁶² cf. *supra*, l'Introduction, la genèse du droit européen de la sécurité maritime, pp. 33 et s.

Voir aussi ROCHE (C.), Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I). In: Revue Juridique de l'Environnement, n°3, 2002. pp. 373-392, p. 374.

⁶⁶³ La politique européenne de sécurité maritime ne figure pas dans les traités, mais les éléments qui la constituent permettent de la qualifier comme telle, en l'occurrence les fondements, le type de compétence, le but, le budget, les acteurs. cf. *supra*, Introduction, Définition de la notion politique européenne, pp. 44 et s.

d'importants naufrages, ouvrant de ce fait une nouvelle période dans la construction du droit de la mer de l'UE⁶⁶⁴. Cette politique européenne de sécurité maritime est née de la volonté de remédier à l'absence de fondements du droit communautaire originel. Cette absence ne permettait pas d'avoir une cohérence quant à la réalisation des différentes actions et dans l'élaboration des textes juridiques applicables pour l'ensemble de l'UE⁶⁶⁵. Le Conseil et la Commission européenne ont joué un rôle primordial dans la formulation de cette politique. En effet, de façon générale, la Commission propose les politiques européennes. Avec les autorités nationales, elle se charge aussi de l'exécution de ces politiques européennes⁶⁶⁶. Avant la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime, l'UE prenait des mesures ponctuelles sur la base des anciens articles 84(2)⁶⁶⁷ et 253⁶⁶⁸ du TCE. Le Conseil quant à lui joue un rôle central, car c'est qui a adopté les premiers textes relatifs à la sécurité maritime.

220. Fondements juridiques de la sécurité maritime européenne. Depuis le Traité sur l'Union européenne⁶⁶⁹, l'UE a acquis explicitement une compétence en matière de sécurité maritime, ce qui a permis la mise en place d'une politique européenne dans ce sens, initiée par la Communication de la Commission « Pour une politique commune de la sécurité maritime » du 24 février 1993⁶⁷⁰. Cette politique européenne, considérée comme une dimension de la PMI⁶⁷¹, est désormais riche d'une vingtaine de textes dont

⁶⁶⁴ BEURIER (J. – P.) Droits maritimes, Dalloz, 2016, p. 201.

⁶⁶⁵ CHAUMETTE (P.) Construction du droit maritime de l'Union européenne IN BEURIER (J. – P.), (Dir.), Droits maritimes. 3^{ème} éd. Editons Dalloz, Paris, 2014, p. 190-191.

⁶⁶⁶ DEHOUSSE (R.) La méthode communautaire, in DEHOUSSE (R.) (Dir.), Politiques européennes. Presses de Sciences Po, Paris, 2009, p.15.

⁶⁶⁷ Il s'agit de plusieurs textes :

La directive n° 79/115 en date du 21 déc. 1978 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du nord et dans la manche, JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979, p. 32 ;

La directive 79/116 en date du 21 déc. 1978 relative aux conditions minimales à imposer à certains navires-citernes entrant ou sortant des ports de la Communauté JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979, p. 33 ;

Et la recommandation 79/144 invitant les États à signer et ratifier la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer et la délivrance de brevet.

⁶⁶⁸ Décision 81/971 du Conseil instituant un système commun d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par déversement d'hydrocarbures en mer, JOCE n° L 365 du 10 déc. 1981, p. 52 ;

Décision n° 82/887 du Conseil en date du 13 déc. 1982, JOCE n° L 378 du 31 déc. 1982, p. 32.

⁶⁶⁹ Art. 91(1)c du TFUE, des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports doivent être arrêtées.

⁶⁷⁰ Doc COM (93) 66 final, 24 février 1993.

⁶⁷¹ SOBRINO HEREDIA (J. M.), La protection maritime, nouvelle dimension de la politique maritime intégrée de l'UE « *La proteccion maritima, nueva dimension de la politica maritima de la Union europea* », *Revista de derecho comunitario europeo*, Ano n° 11, n° 27, 2007, pp. 417-462.

une douzaine provient des paquets Érika I, II et III⁶⁷². Elle s'est essentiellement construite par la prise de mesures successives en réponse aux événements de mer, sans qu'une cohérence d'ensemble soit toujours assurée⁶⁷³.

221. Dans de titre, une analyse approfondie du cadre normatif entourant la lutte contre certains événements en mer sera menée, en se penchant tout particulièrement sur les aspects réglementaires et législatifs qui le composent (**Chapitre 1**). Cette analyse détaillée permettra d'appréhender la complexité et la portée des dispositions prises par l'UE pour faire face à certains événements de mer. Par la suite, notre attention se tournera vers le rôle prépondérant de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans la mise en œuvre de ce cadre normatif. Une analyse approfondie des mécanismes et des initiatives déployés par cette agence sera faite, mettant en lumière son influence et son impact concret sur la sécurité maritime au sein de l'Union européenne (**Chapitre 2**). Cette approche en deux volets vise à offrir une compréhension complète des enjeux réglementaires et opérationnels inhérents à la gestion des événements en mer, tout en soulignant le rôle central de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans cette dynamique complexe.

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer

Chapitre 2 : L'AESM : L'instrument au service du cadre normatif

⁶⁷² Pour avoir un bref aperçu du paquet Erika III, voir GRARD (L.), Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne, *Revue de droit des transports* n° 10, oct. 2009, étude 13.

⁶⁷³ LALY-CHEVALIER (C.) Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises, *Annuaire français de droit international*, volume 50, 2004. pp. 581-606, p. 581.

Les propos de cet auteur datent de 2004. Ces propos demeurent d'actualité, car, 20 ans plus tard, aucune cohérence d'ensemble n'a été apportée.

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer

« La mer est libre, mais les hommes lui doivent respect »

Patrick CHAUMETTE⁶⁷⁴

222. Le cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer contribue au maintien de l'ordre public en mer. La prévention et la réparation de certains événements de mer constituent des devoirs envers la sauvegarde de vies humaines, la protection de l'environnement marin et la préservation de l'économie liée à la mer. Ce chapitre est consacré à l'analyse du cadre normatif de la sécurité maritime européenne⁶⁷⁵ afin de voir dans quelle mesure, par le biais de la prévention et de la réparation de certains événements de mer⁶⁷⁶, la politique européenne de sécurité maritime contribue au maintien de l'ordre public en mer. Ce cadre normatif, riche d'une vingtaine de textes – parmi lesquelles cinq sont les plus emblématiques⁶⁷⁷ –, repose globalement sur trois

⁶⁷⁴ ROBERT (S.), L'Erika : la responsabilité pour un désastre écologique, DMF n° 667, févr. 2006, p. 1.

⁶⁷⁵ Nous assimilons le cadre normatif de la sécurité maritime (le droit européen de la sécurité maritime) au cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer.

⁶⁷⁶ Nous avons fait le choix de distinguer deux types de droits de la sécurité maritime, celui de la prévention des troubles à l'ordre public en mer et celui à la fois de la réaction, de la réparation et de la répression des troubles à l'ordre public en mer. Cette distinction est en partie empruntée à Philippe BOISSON. Ce dernier distingue trois types de droits de la sécurité maritime : le droit de la prévention dit « droit de la sécurité maritime primaire » qui a pour objectif d'éviter et à éliminer les catastrophes maritimes, le droit de la réaction dit « droit de la sécurité maritime secondaire » qui est destiné à atténuer les conséquences d'une catastrophe maritime, et le droit de la réparation et de la répression, dit « droit de la sécurité maritime tertiaire » qui a vocation à remettre en état de fonctionnement les divers composants du système après la survenance d'une catastrophe maritime. BOISSON (P.), La sécurité maritime, Ed. Bureau Véritas, Paris, 1998, p. 20.

Cette classification a été reprise par plusieurs auteurs, notamment DA SILVA (D.), les aspects juridiques actuels de la sécurité maritime, Thèse de doctorat, (Dir. LUCCHINI (L.)), Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne, 1998, 751 p.

⁶⁷⁷ la [directive 2009/21/CE](#) concernant le respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132–135 ; la [directive 2009/16/CE](#) relative au contrôle par l'État du port, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 57–100 ; la [directive 2009/18/CE](#) relative aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 114–127 ; la [directive 2005/35/CE](#) relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005, p. 11 ; le [règlement \(CE\) n° 1406/2002](#) instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, JOUE n° L 208 du 5 août 2002, p. 1.

niveaux d'actions⁶⁷⁸ : celui des États⁶⁷⁹, celui des propriétaires de navires⁶⁸⁰ et celui des sociétés de classification⁶⁸¹. Ces niveaux d'actions ont pour bases juridiques les cinq textes les plus emblématiques du droit européen de la sécurité maritime⁶⁸². Une procédure de révision de ces cinq textes est en cours. Le 1^{er} juin 2023, la Commission a proposé un paquet législatif visant à actualiser le cadre normatif de la sécurité maritime européenne⁶⁸³. Cette proposition a été suivie par le Conseil⁶⁸⁴ le 4 décembre 2023⁶⁸⁵. Cette proposition de paquet législatif⁶⁸⁶ ne

⁶⁷⁸ Il est possible d'y voir quatre niveaux d'action en prenant en compte celui de l'AESM qui sera étudié dans le chapitre suivant, p. 180 et s.

⁶⁷⁹ À travers leurs différentes obligations en tant qu'État du port, du pavillon ou côtier, et à travers les enquêtes sur les accidents.

⁶⁸⁰ À travers leur obligation de s'assurer que leurs navires respectent les normes.

⁶⁸¹ À travers le contrôle qu'elles opèrent pour s'assurer que les navires respectent les normes.

⁶⁸² la [directive 2009/21/CE](#) concernant le respect des obligations des États du pavillon ; la [directive 2009/16/CE](#) relative au contrôle par l'État du port ; la [directive 2009/18/CE](#) relative aux enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ; la [directive 2005/35/CE](#) relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions ; le [règlement \(CE\) n° 1406/2002](#) instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

Comme mentionné précédemment (nbp n° 673), il est possible de parler de quatre niveau d'action, en incluant celui de l'AESM dont le cadre juridique est le cinquième texte, ; le [règlement \(CE\) n° 1406/2002](#) instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

⁶⁸³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions en date du 1^{er} avril 2023 portant sur la sécurité maritime: une priorité au cœur d'un secteur du transport maritime propre et moderne. COM(2023) 268 final.

⁶⁸⁴ Le Conseil a en effet suivi la Commission tout en apportant aussi ses propres modifications. Il a adopté une position en faveur d'un transport maritime propre et moderne.

⁶⁸⁵ <https://www.consilium.europa.eu/fr/meetings/tte/2023/12/04/> Consulté en janvier 2024.

⁶⁸⁶ Directive enquête sur les accidents :

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10115-2023-INIT/fr/pdf>

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes orientation générale. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15950-2023-INIT/fr/pdf>

Directive contrôle par l'Etat du port :

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'état du port <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/st-10126-2023-init/fr/pdf>

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'état du port orientation générale <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/st-15957-2023-init/fr/pdf>

Directive obligations de l'Etats du pavillon :

Proposition de directive du parlement européen et du conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10103-2023-INIT/fr/pdf>

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon Orientation générale

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15953-2023-INIT/fr/pdf>

Directive pollution causée par les navires :

constitue pas encore le droit positif de la sécurité maritime européenne⁶⁸⁷, mais il sera pertinent de l'aborder dans ce chapitre pour mettre en lumière les modifications qu'il apporte.

223. Dans ce chapitre dédié à l'analyse du cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer, nous aborderons d'une part le droit européen de la prévention en mettant en lumière le rôle qu'occupent les États membres dans le processus d'évitement des catastrophes maritimes, ces derniers étant les destinataires directs⁶⁸⁸ des normes relatives à la sécurité maritime au sein de l'UE (**Section 1**). Par ailleurs, une analyse du droit européen de la réparation sera faite dans un second temps, mettant en évidence les régimes de responsabilité qui garantissent le traitement efficace des catastrophes maritimes n'ayant pu être empêchées (**Section 2**).

Section 1 : Le rôle des États membres dans la prévention de certains événements de mer

Section 2 : L'apport des régimes de responsabilité dans la réparation de certains événements de mer

Proposition de directive du parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10119-2023-INIT/fr/pdf>

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution, Orientation générale <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16107-2023-INIT/fr/pdf>

⁶⁸⁷ En mars 2024, ces textes sont en cours de discussion (trilogue) avec le Parlement européen.

⁶⁸⁸ Dans cette formulation, nous incluons également les ressortissants et les habitants des États membres, car ces derniers sont aussi destinataires directes de la réglementation relative à la sécurité maritime.

SECTION 1 : LE ROLE DES ÉTATS MEMBRES DANS LA PREVENTION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

« L'état du droit international⁶⁸⁹ en vigueur en matière de sécurité maritime, bien qu'améliorable, serait suffisant pour prévenir nombre de fortunes de mer s'il était correctement appliqué ».

Jean – Pierre BEURIER⁶⁹⁰

224. Le rôle des États membres dans la prévention de certains évènements de mer. Pour prévenir efficacement certains évènements de mer, il n'est pas utile de prendre de nouvelles mesures, mais d'actualiser ou d'appliquer correctement celles qui existent déjà. En effet, les accidents maritimes résultent davantage d'une mauvaise application ou d'une violation de la législation en vigueur que de son inadaptation⁶⁹¹. La mise en place d'une nouvelle réglementation n'a de sens que si les règles qui existent déjà sont strictement respectées⁶⁹².

225. La notion de prévention n'est pas une notion purement juridique. Selon le dictionnaire Larousse, la prévention signifie l'ensemble des dispositions prises pour prévenir un danger⁶⁹³. Le même dictionnaire définit l'action de prévenir comme celle de prendre des dispositions pour empêcher que quelque chose se produise. Le lexique des termes juridiques ne définit cette notion que dans le cadre du droit du travail et de la sécurité sociale. La prévention y est définie comme étant un ensemble de mesures réglementaires ou techniques tendant à

⁶⁸⁹ Cet auteur ne fait pas allusion au droit international au sens stricte, mais plutôt au droit supra national, en l'occurrence les textes relatifs à la sécurité maritime émanant de l'UE et des organisations internationales.

⁶⁹⁰ BEURIER (J. – P.), Le transport maritime, le droit et le désordre économique international, in La mer et son droit : Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, A. Pédone, 2003, pp. 87-99.

⁶⁹¹ Avis du Comité économique et social du 27 mars 2003, JO C 133 du 6 juin 2003, pp. 97-101.

⁶⁹² Rapport du Parlement européen du 26 nov. 2003, présenté à la Commission et parlement européen pour la politique régionale, les transports et le tourisme. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2003-0484_FR.pdf

⁶⁹³ <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais> Consulté en mars 2020.

éviter les accidents et les maladies⁶⁹⁴. La prévention désigne ici l'ensemble des actions de l'UE qui visent à empêcher les atteintes en tout genre à l'ordre public en mer et plus particulièrement à la sécurité maritime⁶⁹⁵.

226. Dans ce cadre, plusieurs textes européens renforcent les différentes obligations qui pèsent sur les États, principaux acteurs⁶⁹⁶ maritimes, en matière de prévention des catastrophes maritimes. Le rôle des États sera analysé, plus particulièrement les obligations à la charge de l'État du pavillon (I) et des États riverains que sont l'État du port (II) et l'État côtier (III).

I. LES PREROGATIVES DE L'ÉTAT DU PAVILLON DANS LA PREVENTION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

227. Les prérogatives de l'État du pavillon dans la prévention de certains événements de mer. Selon le Professeur Jean – Pierre BEURIER, « *les enjeux nouveaux en matière de protection de l'environnement ne sauraient s'accommoder de la précarité de l'application des règles de sécurité maritime par l'État du pavillon [...] ces derniers ayant contribué de façon sensible à la croissance de l'insécurité en mer* »⁶⁹⁷.

228. Définition de l'État de pavillon. L'État du pavillon est l'État de nationalité d'un navire. L'octroi de la nationalité aux navires est un acte de souveraineté, car chaque État est libre de fixer les conditions auxquelles il soumet

⁶⁹⁴ <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais> Consulté en mars 2020.

⁶⁹⁵ Pour plus de détails sur la prévention en matière de sécurité maritime, voir notamment : BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, JurisClasseur Europe 2021, Facs. 1140 ; LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, 956 p. ; et BOISSON (Ph.), Politiques et droit de la sécurité maritime, éd. Bureau Véritas, 1998, 669 p.

⁶⁹⁶ En effet, il y a deux catégories d'acteurs, les acteurs privés et les acteurs publics. Les acteurs privés sont les sociétés de classification et les propriétaires de navires. Le rôle des sociétés de classification sera abordé en même temps que celui de l'État du pavillon, cf. *infra*. I. (A) de cette section.

Quant au rôle des propriétaires de navire, il consiste en l'obligation d'assurance. Pour plus de détail, voir la directive 2009/20/CE en date du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 128. Nous aborderons cela dans la Section 2 de ce Chapitre, p. 157. Les acteurs publics sont les agences et les États membres. Le rôle des agences sera abordé dans cette Partie, p. 100 et p. 180. Celui des États constituera la première section de ce chapitre.

⁶⁹⁷ BEURIER (J. – P.), Le transport maritime, le droit et le désordre économique international, in La mer et son droit : Mélange offert à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, A. Pédone, 2003, pp. 87-99.

l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon⁶⁹⁸. Cet acte de souveraineté conduit à un rattachement du navire à l'État du pavillon. Ce rattachement qui est la relation qui unit un État et le navire autorisé à battre son pavillon est encore appelé « lien substantiel ».

229. Le lien substantiel⁶⁹⁹. Ce rattachement à travers le lien substantiel est la conséquence du principe cardinal de la liberté de navigation⁷⁰⁰. Cet acte de souveraineté a comme implication principale le devoir de contrôler⁷⁰¹, ce qui concrétise le lien entre le navire et l'État d'immatriculation⁷⁰². C'est la raison pour laquelle l'État du pavillon exerce une juridiction et un contrôle effectifs dans les domaines administratifs⁷⁰³, techniques⁷⁰⁴ et sociaux⁷⁰⁵ sur le navire battant son pavillon⁷⁰⁶. Ce contrôle est relatif aux mesures visant à assurer la sécurité des

⁶⁹⁸ Art. 91(1) Conv. Montego Bay : Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.

⁶⁹⁹ Pour plus de détail sur la notion de lien substantiel, voir notamment :

KAMTO (M.), La nationalité des navires en droit international, in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, Pedone, 2003, p. 348.

FAY (F. M.), La nationalité des navires en temps de paix, *Revue générale de droit internationale public*, 1973, pp. 1000-1078.

LE MONIER GOUVILLE (A.), Du lien substantiel en Europe, *Revue Maritime* n° 469, Juill. 2004, pp. 1-2.

⁷⁰⁰ CARREAU (D.), Droit de la mer et droit international du commerce, in *La mer et son droit : Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC*, éd. Pedone, 2003, pp. 119-125.

Laurent LUCCHINI évoque que la liberté de navigation est remise en question à cause de la perte progressive de l'autorité de l'État du pavillon. LUCCHINI (L.), Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation, in *L'Europe et la mer, pêche, navigation et environnement marin*, CASADO RAIGON (R.) (Dir.), Bruylant, pp. 205-214.

⁷⁰¹ L'État du pavillon agissant dans le domaine de l'inspection et dans celui du respect des normes de construction. ROCHE (C.), Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I), *Revue Juridique de l'Environnement* n°3, 2002. pp. 373-392, [en ligne], consulté en mars 2019 : <https://doi.org/10.3406/rjenv.2002.4045>
https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2002_num_27_3_4045.

⁷⁰² Art. 91 et suivants de la CMB : Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. 2. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

⁷⁰³ Il vérifie la validité des documents administratifs tels que le certificat de propriété ou la police d'assurance notamment.

⁷⁰⁴ Il vérifie la conformité aux normes techniques en vigueur afin d'attester de la navigabilité du navire.

⁷⁰⁵ Il vérifie de respect des conditions de formations et de travail des marins à bord du navire.

⁷⁰⁶ Art. 94(1) Conv. Montego Bay : Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

mers⁷⁰⁷. En effet, la notion de lien substantiel se réfère à la relation existant entre un navire et l'État sous le pavillon duquel il est enregistré. Selon le droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CMB/CNUDM)⁷⁰⁸, l'État du pavillon a la responsabilité de contrôler les navires battant son pavillon.

Pour éviter l'attribution de pavillon de complaisance, où des navires sont enregistrés sous un État sans avoir de véritables liens avec celui-ci, la notion de lien substantiel a été introduite afin de s'assurer qu'il y a une véritable connexion entre l'État du pavillon et le navire. Ce lien garantit que l'État du pavillon assume véritablement ses responsabilités de contrôle et de régulation du navire, notamment en matière de sécurité, de respect de l'environnement et de conditions de travail. Certains navires choisissent de s'enregistrer sous le pavillon d'États avec une réglementation moins stricte pour échapper aux normes plus rigoureuses. La nécessité d'un lien substantiel rend cette pratique plus difficile. L'évitement de cette pratique garantit le respect des normes internationales en matière de conditions de travail, de rémunération et de sécurité. En garantissant un lien réel entre l'État et le navire, la confiance dans le système d'enregistrement des navires est renforcée et, par extension, dans l'ensemble du système de gouvernance maritime.

230. L'obligation de contrôler les navires qui incombe à l'État du pavillon n'a pas toujours été appliquée, en témoignent les plus grandes marées noires de ces dernières décennies⁷⁰⁹. Face à la défaillance de l'État exerçant traditionnellement un lien privilégié avec le navire battant son pavillon, l'UE a dû trouver des solutions⁷¹⁰. Ces solutions consistent à renforcer les obligations de

⁷⁰⁷ Art. 94(4) Conv. Montego Bay.

KERREST (A.), La responsabilité des États du pavillon, in CUDENNEC (A.) DE CET BERTIN (C.), *Mer et responsabilité*, éd. Pedone, 2009, p. 29.

⁷⁰⁸ Art. 94 de la CMB.

⁷⁰⁹ Amoco Cadiz, Erika et Prestige, tous immatriculés sous pavillon de complaisance et, de fait, n'ayant pas été effectivement contrôlés par les États de pavillon.

Pour plus de détails sur ces marées noires, voir notamment :

CROCHET (B.), *Marée noires, 50 ans de catastrophes écologiques*, éd. Ouest France, 2018, 160 p. ;

BASTIEN VENTURA (M.), *Marée noire et environnement*, éd. Institut océanographique, 2015, 2005, 407 p.

⁷¹⁰ BELLAYER-ROILLE (A.), *Le contrôle par l'État du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ?*, ADMO 2007, p. 225.

l'État du pavillon et à mettre en place un régime de responsabilité dans le cadre de la directive 2009/21/CE⁷¹¹. Cette directive fait par ailleurs l'objet d'une proposition de modification⁷¹². Cette proposition n'étant pas encore adoptée à ce jour, ne constitue donc pas le droit positif en la matière. Si/lorsque cette proposition est/sera adoptée, elle ne fera que prolonger les actions déjà mises en place par la directive 2009/21 (qui constitue le droit positif actuel). Nous verrons tour à tour et en détail les éléments de cette proposition.

La directive 2009/21/CE⁷¹³ définit le cadre permettant une application harmonisée des conventions internationales de l'OMI en matière de contrôle de l'État du pavillon. Cette directive fait une différence entre le droit de battre pavillon et le droit d'exploiter un navire. Les États membres restent souverains pour octroyer le droit de battre leur pavillon, mais doivent respecter une condition pour autoriser l'exploitation d'un navire⁷¹⁴, à savoir prendre toute mesure appropriée pour s'assurer que le navire satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables⁷¹⁵.

À la lecture de cette directive, on peut relever deux choses. La première est son manque de précision à l'égard de l'obligation de l'État du pavillon, matérialisée par des termes tels que « mesure appropriée » et « moyens raisonnables ». Ce manque de précision se justifie par le fait que, de façon générale, les directives européennes sont prises dans le but de fixer des objectifs et laisser aux États membres le choix des moyens pour les atteindre. Cette directive laisse aux États membres une grande marge de manœuvre pour remplir cette obligation de contrôle. Il aurait donc été préférable qu'un règlement européen soit pris à la place de cette directive. Ce règlement aurait limité la marge de manœuvre en listant les

⁷¹¹ Directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

⁷¹² COM(2023) 272 final, 1^{er} juin 2023.

⁷¹³ Qui est en cours d'actualisation, proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10103-2023-INIT/fr/pdf>

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon Orientation générale

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15953-2023-INIT/fr/pdf>

⁷¹⁴ Art. 4 de la directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

⁷¹⁵ Art. 4(1) de la directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

différentes mesures et moyens à prendre par les États du pavillon. Ceci assurerait un meilleur contrôle du respect de ces obligations et donc plus d'effectivité et d'efficacité du contrôle des États de pavillon. Dans la proposition de modification de cette directive, l'expression « l'État du pavillon prend des mesures qu'il juge appropriées » a été remplacée par « l'État du pavillon veille »⁷¹⁶, ce qui lui laisse moins de marge de manœuvre.

Au-delà, le second constat est relatif aux rôles centraux joués par les administrations nationales⁷¹⁷, car le contrôle repose sur elles⁷¹⁸. En effet, ces administrations délivrent une autorisation d'exploitation, elles immobilisent les navires, elles font aussi l'objet d'un audit. Dans la proposition de modification de la directive, le rôle des administrations nationales est étendu. En effet, les articles 3(h) et suivants de ce texte proposent la création de postes tels que « d'expert de l'État du pavillon »⁷¹⁹, ou encore « d'inspecteurs de l'État du pavillon »⁷²⁰. En plus du rôle central des administrations nationales, on peut déduire de ces postes la volonté d'imposer plus d'inspections et donc de garantir une meilleure application des règles internationales en la matière.

231. La diffusion d'informations relatives au navire. La directive 2009/21 met aussi l'accent sur la diffusion des informations relatives au navire⁷²¹, car la prévention des catastrophes maritimes nécessite une bonne connaissance des navires en circulation. Les informations relatives aux navires sont en effet essentielles pour la sécurité maritime parce qu'elles permettent aux acteurs économiques de recourir aux services desdits navires en ayant une bonne

⁷¹⁶ Art 4(1) de la proposition de modification, COM(2023) 272 final, 1^{er} juin 2023.

⁷¹⁷ La directive définit l'administration comme étant « des autorités compétentes de l'État membre du pavillon battu par le navire » art. 2(b) de la directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

⁷¹⁸ Ce qui est tout à fait normal, car c'est le propre même d'une directive européenne. Tout comme pour le premier constat du paragraphe précédent, un règlement européen est à notre sens plus adapté, car il permettra en plus que ces contrôles ne reposent pas que sur les administrations nationales.

⁷¹⁹ Il s'agit « d'un employé du secteur public travaillant exclusivement pour l'autorité compétente d'un État membre et dûment autorisé par celle-ci à effectuer des visites et des audits en lien avec les certificats réglementaires, qui satisfait à l'exigence d'indépendance prévue à l'article 8, paragraphe 1 ».

⁷²⁰ Il s'agit « d'un employé du secteur public travaillant exclusivement pour l'autorité compétente d'un État membre et dûment autorisé par celle-ci à effectuer des inspections supplémentaires de l'État du pavillon, qui satisfait à l'exigence d'indépendance visée à l'article 8, paragraphe 1, et aux critères minimaux énoncés à l'annexe XI de la directive 2009/16/CE ».

⁷²¹ Art. 6 de la directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

connaissance⁷²². C'est la raison pour laquelle la circulation des informations relatives au navire doit être fluide et facilement accessible aux précédents États du pavillon, aux actuels, ou à toute autre personne qui le désire. Ces informations sont notamment relatives aux caractéristiques du navire, aux dates et résultats des inspections effectuées, à l'identité des sociétés de classification ayant mené le contrôle et aux accidents maritimes dans lesquels le navire a été impliqué.

Dans la proposition d'actualisation de cette directive, l'accent est mis sur la forme que doivent désormais prendre ces informations. En effet, selon l'article 6 de ce texte, ces informations doivent être conservées et rendues accessibles dans un format électronique compatible et interopérable avec les bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime. Le texte prévoit par la même occasion la création d'une base de données relatives aux informations provenant des inspections réalisées⁷²³. Avec ces nouvelles dispositions, la Commission veut mettre la transformation numérique au cœur de ce dispositif.

232. En somme, par la directive 2009/21/CE, l'UE a communautarisé les différentes Conventions de l'OMI sur l'État du pavillon, valorisant ainsi *in fine* la qualité des pavillons européens⁷²⁴. L'obligation de contrôle qui pèse sur l'État du pavillon s'exécute généralement par délégation à une société de classification (A) et son non-respect engage la responsabilité de l'État du pavillon (B).

A. L'ACTIVITE DE CERTIFICATION SUR DELEGATION DE L'ÉTAT, UN ENJEU ESSENTIEL POUR LA PREVENTION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

233. La prévention de certains événements de mer grâce à l'activité de certification sur délégation de l'État. L'activité de certification sur

⁷²² BEURIER (J. – P.), La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolution et limites, DMF n° 645, févr. 2004, p. 2.

⁷²³ Art. 6 bis de la proposition de modification.

⁷²⁴ BELLAYER-ROILLE (A.), Le contrôle par l'État du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ?, ADMO 2007, p. 243.

délégation de l'État est encore appelée le contrôle des sociétés de classification pour le compte de l'État du pavillon. En effet, les sociétés de classification⁷²⁵ sont des sociétés agréées par les pouvoirs publics dont la seule mission est le contrôle des navires⁷²⁶. Ce contrôle est assuré pour le compte de deux types de commanditaires, les armateurs et les États. Quand le contrôle est effectué pour le compte des armateurs, les sociétés de classification se situent dans le cadre de leur activité privée de classification. Ce type de contrôle vise à classer les navires en catégories, à des fins d'assurance⁷²⁷.

Quand le contrôle est effectué pour les États, les sociétés de classification se situent dans le cadre de leur activité de certification sur délégation de l'État⁷²⁸. C'est cette seconde casquette qui sera abordée.

En effet, l'obligation de contrôle qui pèse sur les États du pavillon requiert des infrastructures techniques et une expertise importante. Certains États ne pouvant s'appuyer sur leurs seules administrations nationales pour assumer cette responsabilité⁷²⁹ ont la possibilité de mandater les sociétés de classification⁷³⁰. Ce mandat prenant la forme d'un accord officiel, matérialise une relation de travail entre l'administration de l'État du pavillon et la société à laquelle il a eu recours⁷³¹. C'est sur la base de ce mandat que les sociétés de classification effectuent, en

⁷²⁵ Pour plus de détails sur l'origine des sociétés de classification, voir le point 4 (Origine des sociétés de classification) de l'article de l'ex-président du Bureau Veritas, Société de classification : Protéger les navires c'est aussi protéger la mer, in, *Objectif Mer*, Ifremer 1984, pp. 238-244.

⁷²⁶ Pour plus de détails sur la définition des sociétés de classification, voir notamment FERRER (M.), *La responsabilité des sociétés de classification*, éd. Presses Universitaires d'Aix Marseille, 2004.

⁷²⁷ En effet, elles procèdent dans ce cadre à l'évaluation de la navigabilité et de la qualité des navires auxquels elles attribuent une cote. C'est sur cette cote que les assureurs se fondent pour évaluer le niveau de fiabilité du navire, nécessaire au calcul du montant des primes d'assurance et à la détermination des conditions des prestations à fournir. Plusieurs thèses de doctorat permettent de mieux cerner cette activité : LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : Sécurité en question*, Thèse de doctorat, (Dir. DEGAGE (A.)), Université de Perpignan, 2004 ; SAUNIERE (Y.), *Le Bureau Veritas : Société internationale de classification des navires et aéronefs et sa responsabilité*, Thèse de doctorat, Toulouse, 1932, 338 p. ; FERRER (M.), *La responsabilité des sociétés de classification*, Thèse de doctorat, (Dir. SCAPEL (Ch.)), Université d'Aix Marseille 3, 2004, 451 p. ; POCARD DU COSQUER DE KERVILER, *Le Bureau Veritas, Société internationale de classification des navires*, Thèse de doctorat, Rennes, 1906, 180 p.

⁷²⁸ Encore appelé délégation des fonctions statutaires de certification.

⁷²⁹ COM (93) 218 final du 19 mai 1993, JO C 167 du 18 juin 1993, pp. 13-18.

⁷³⁰ Ces dernières disposant d'une expérience reconnue, d'un personnel qualifié et d'importants centres de recherches.

⁷³¹ ROCHE (C.), *Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I)*, *Revue Juridique de l'Environnement* n°3, 2002, pp. 373-392, [en ligne] Consulté en mars 2019 <https://doi.org/10.3406/rjenv.2002.4045>
https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2002_num_27_3_4045

lieu et place des États, des contrôles sur les navires. À l'issue de ces contrôles, ces sociétés délivrent au nom de l'État un certificat de conformité aux règles en vigueur.

234. L'encadrement du contrôle opéré par les sociétés de classification. Deux textes européens issus du paquet Erika III encadrent la délégation des fonctions statutaires de certification, il s'agit de la directive 2009/15/CE⁷³² et du règlement CE n° 391/2009⁷³³. Pour pouvoir mener leurs activités, les sociétés de classification doivent remplir un certain nombre de conditions.

Elles doivent tout d'abord disposer d'un **agrément**⁷³⁴. Seuls les États membres ont l'initiative de cet agrément. Pour l'obtenir, ils doivent en faire la demande auprès de la Commission européenne⁷³⁵. Sans cet agrément, les sociétés de classification ne peuvent pas exercer leur activité. Ensuite, les sociétés de classification doivent disposer de la **personnalité juridique**, justifier d'une « **expérience** étendue dans le domaine de l'évaluation, de la conception des navires », et d'un **personnel d'assistance et technique**. Enfin, les sociétés de classification doivent être **indépendantes**, c'est-à-dire ne pas être sous le contrôle de constructeurs ou propriétaires de navires ou de personnes exerçant des activités commerciales en matière de construction et d'équipement de navires.

235. L'évaluation des sociétés de classification. Les sociétés de classification sont évaluées en permanence par une entité d'évaluation et de certification afin de garantir la qualité de leurs contrôles. Cette entité, mise en place par les sociétés de classification elles-mêmes, dispose toutefois de

⁷³² Directive 2009/15/CE en date du 23 avr. 2009, établissant les normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 47.

⁷³³ Règlement CE n° 391/2009 en date du 23 avril 2009, établissant les règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 11.

⁷³⁴ Art. 3 et 4 du règlement CE n° 391/2009 en date du 23 avril 2009, établissant les règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 11.

⁷³⁵ La Commission évalue ces organismes avant de leur octroyer un agrément. Avant de se prononcer, elle consulte le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (le COSS). C'est un comité de réglementation rendant un avis sur les projets de la Commission. Celui-ci est composé des représentants des États membres et est présidé par un représentant de la Commission (procédure de comitologie). Après consultation, si l'avis du COSS est conforme, la Commission peut adopter ou non l'agrément. Si cet avis n'est pas conforme, le Conseil de l'UE est saisi. S'il s'oppose aussi, la Commission réexamine sa proposition et la modifie.

l'indépendance et des moyens nécessaires afin d'agir efficacement⁷³⁶. Elle effectue un contrôle continu des activités des sociétés de classification afin de détecter les faiblesses de leur méthode, le but étant de produire des mesures correctrices tant individuelles que collectives. Elle certifie les systèmes de gestion de qualité mis en place par les sociétés de classification.

Les sociétés de classification sont également contrôlées par la Commission avec l'appui de l'AESM⁷³⁷. En effet, la Commission doit refuser d'agréer ou de modifier l'agrément des organismes ne satisfaisant pas aux règles, et qui représentent un risque pour la sécurité maritime. En pareil cas, les États membres ont l'obligation de revoir leur accord avec de telles sociétés pour tenir compte des modifications suggérées à l'issue du contrôle. Les sociétés de classification sont donc régulièrement évaluées par les États membres. La Commission, de sa propre initiative⁷³⁸ ou à la demande d'un État membre, peut retirer l'agrément ou prononcer des sanctions financières dans deux hypothèses : soit en cas de non-respect grave ou répété des critères minimaux lui incombant ou d'insuffisances graves dans sa structure, ses systèmes, ses procédures ou contrôles internes ; soit en cas de communication de fausses informations à la Commission. Ce système d'amende, prononcé par la Commission est de nature à responsabiliser les sociétés de classification.

236. La reconnaissance mutuelle. L'analyse de l'activité des sociétés de classification met en lumière le principe de reconnaissance mutuelle⁷³⁹

⁷³⁶ Art. 11 du règlement CE n° 391/2009 en date du 23 avril 2009, établissant les règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 11.

⁷³⁷ Art. 5 et suivants du règlement CE n° 391/2009 en date du 23 avril 2009, établissant les règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 11.

De même, le considérant 22 du même règlement 391/2009 évoque de manière plus générale le fait que l'AESM doit apporter l'appui nécessaire pour assurer l'application du présent règlement. En cela, l'AESM peut intervenir à plusieurs niveaux pour assurer l'application de ce texte.

⁷³⁸ L'action de la Commission est encadrée par le système de la procédure de réglementation : voir règlement (CE) n° 391/2009.

⁷³⁹ Le principe de reconnaissance mutuelle est le plus souvent appliqué dans le marché intérieur de l'UE en ce qui concerne la libre circulation des marchandises. Il s'agit du principe selon lequel tout produit vendu légalement dans un État de l'UE peut être vendu dans un autre. Ce principe est consacré par l'arrêt *Cassis de Dijon*, CJCE, 20 févr. 1979, affaire 120/78, *Rewe-Zentral AG contre Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*.

Ce principe ne s'applique pas seulement aux marchandises, mais à plusieurs autres domaines au sein de l'UE tels que les services, les diplômes et les décisions judiciaires notamment. Pour plus de détails sur ce principe,

eu sein de l'UE à deux égards. Premièrement, un organisme agréé par un État aux fonctions d'inspection est présumé pouvoir être habilité par un autre État aux mêmes fonctions, à moins que ce dernier ne démontre qu'il est fondé à limiter le nombre d'habilitations sur la base de critères transparents et objectifs⁷⁴⁰. Bien plus, les sociétés de classification d'un État doivent accepter les certificats de classification émanant d'autres sociétés de classification se trouvant dans d'autres États⁷⁴¹.

237. Le non-respect de l'obligation de contrôle⁷⁴² qui pèse sur l'État du pavillon expose ce dernier à des sanctions.

B. RESPONSABILITE DE L'ÉTAT DU PAVILLON, ENJEU ESSENTIEL POUR LA PREVENTION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

238. La prévention de certains événements de mer grâce au régime de responsabilité de l'État du pavillon. Le régime de responsabilité des États du pavillon européens est encadré par la directive 2009/21/CE⁷⁴³, source d'obligation pour l'État du pavillon dont le non-respect l'expose à des sanctions.

239. La première obligation qui pèse sur l'État du pavillon est celle de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que le navire satisfait aux règles internationales. Cette obligation conditionne l'autorisation d'exploitation d'un navire sous pavillon d'un des États membres de l'UE. Les États du pavillon peu scrupuleux, dont les navires ne sont pas conformes, peuvent être inscrits sur la liste grise ou sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du MOU de Paris. Selon l'article 8 (2) de la directive 2009/21/CE, les États membres de

voir notamment : HATZOPOULOS (V.), Le principe communautaire de reconnaissance mutuelle dans la libre prestation des services, thèse de doctorat, Strasbourg, 1997, 567 p.

⁷⁴⁰ GRARD (L.), Panorama des apports du paquet « Erika 3 » à la sécurité maritime européenne, Rev. Dr. Transp. 2009, étude 13.

⁷⁴¹ Art 10 du règlement (CE) n° 319/2009 2009 en date du 23 avril 2009, établissant les règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 11.

⁷⁴² Délégue aux sociétés de classification comme abordée précédemment.

⁷⁴³ Directive 2009/21/CE en date du 23 av. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

l'UE inscrits sur ces deux listes doivent présenter à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon. Dans ce rapport, ils doivent répertorier et analyser les principales causes de la non-conformité des navires battant leur pavillon ainsi que les anomalies ayant donné lieu à cette inscription.

240. La seconde obligation qui pèse sur l'État du pavillon découlant du texte est celle selon laquelle l'État du pavillon doit adopter des mesures nécessaires afin de soumettre son administration à un audit de l'OMI, au moins une fois tous les sept ans⁷⁴⁴. En effet, l'OMI a approuvé en décembre 2004 la création et le développement d'un système d'audit volontaire des États membres⁷⁴⁵. Cet audit a vocation à déterminer dans quelle mesure les États membres de l'OMI mettent en œuvre et font respecter les instruments obligatoires en vigueur de l'OMI relatifs à l'État du pavillon. L'audit est effectué par des experts maritimes de haut niveau issus de différentes administrations maritimes des États membres. Il est réalisé sous la forme d'une évaluation consistant à une inspection de l'administration concernée. Les résultats de cet audit sont publiés conformément à la législation de l'État membre concerné en matière de confidentialité. Il met en évidence les non-conformités ou les insuffisances constatées et identifie également les meilleures pratiques ainsi que les éléments à améliorer. Le but de cet audit n'est pas de sanctionner les défaillances des États membres, mais de relever celles-ci pour aider les États à s'améliorer. L'accent est donc mis sur les performances qualitatives des administrations maritimes.

241. La Commission européenne veille au respect des obligations de l'État du pavillon. La surveillance du respect par les États membres du pavillon de leurs obligations constitue un enjeu particulièrement important⁷⁴⁶. En effet, la Commission européenne publie en principe tous les cinq ans⁷⁴⁷ un rapport sur l'application de la directive 2009/21/CE relative à la responsabilité de l'État du pavillon. Ce rapport met en lumière l'évaluation des

⁷⁴⁴ Art. 7 de la directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

⁷⁴⁵ La Résolution A 946 (23) de déc. 2004 est celle en vertu de laquelle l'OMI approuve l'audit, le cadre de celui-ci étant fixé par la résolution A 974 (24) de déc. 2005.

⁷⁴⁶ BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, JurisClasseur Europe 2021, Facs. 1140.

⁷⁴⁷ Selon les dispositions de l'article 9 de la directive 2009/21/CE en date du 23 avr. 2009 relative au respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 132.

performances des États membres en tant qu'État du pavillon, favorisant ainsi l'apparition d'une flotte européenne de qualité. Depuis l'entrée en vigueur de cette directive, un seul rapport a été publié par la Commission en 2013⁷⁴⁸.

Selon ce rapport, seuls dix États membres⁷⁴⁹ avaient transposé la directive avant la date prévue à cet effet⁷⁵⁰ et donc en respectant les délais. Toutefois, au moment de la publication dudit rapport⁷⁵¹, tous les États membres avaient transposé la directive, beaucoup l'ayant fait hors délais. En ce qui concerne l'obligation de soumettre son administration à un audit, seul le Portugal n'avait pas rempli cette obligation au moment de l'établissement dudit rapport. Cette obligation a donc été remplie à 99%. Selon le rapport, le résultat des audits au sein de chaque État membre était positif dans l'ensemble. Quelques améliorations ont été préconisées, notamment en ce qui concerne la mise à jour des différentes législations nationales et des lignes directrices.

242. L'inscription des États sur la liste noire. En ce qui concerne l'inscription des États sur la liste noire et grise, au moment de l'établissement de ce rapport, seuls deux États membres de l'UE étaient inscrits sur la liste grise, en l'occurrence la Bulgarie et la Slovaquie. Ces derniers ont satisfait à l'obligation de fournir à la Commission européenne une analyse des raisons qui justifient leur inscription sur cette liste. La Bulgarie a d'ailleurs dressé une liste de sept actions vivant à remédier à cette inscription⁷⁵².

Le bilan de ce premier rapport est globalement satisfaisant, car aucun État membre de l'UE ne figure sur la liste noire. On peut en conclure que les États membres de l'UE veillent à ce que les navires battant leur pavillon soient conformes.

243. On peut tout de même se questionner sur l'absence de rapport plus récent. En effet, selon l'article 9 de la directive, un rapport devait être publié tous les cinq ans par la Commission européenne, soit en 2018 et en 2023. On peut aussi relever que malgré toutes les mesures prises (obligations sanctionnables,

⁷⁴⁸ COM (2013) 916 final du 18 déc. 2013.

Chron. maritime, RDUE 2014, n° 578, spécialement p. 315

⁷⁴⁹ Belgique, Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Croatie, Malte, Pays-Bas, Roumanie, Suède.

⁷⁵⁰ 17 juin 2011.

⁷⁵¹ Deux ans plus tard, en 2013.

⁷⁵² COM (2013) 916 final du 18 déc. 2013.

audit des administrations ...), le risque de défaillance de l'État du pavillon demeure. Face à cela, un renforcement des obligations des États riverains que sont l'État du port et plus largement de l'État côtier a été opéré en droit européen de la sécurité maritime.

II. LE RENFORCEMENT DES PREROGATIVES DE L'ÉTAT DU PORT DANS LA PREVENTION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

244. La prévention de certains événements de mer grâce au renforcement des prérogatives de l'État du port. Lorsqu'un navire arrive dans la mer territoriale d'un État pour faire escale dans l'un des ports, il est soumis à la juridiction de cet État qui, en cela, devient l'État du port avec une compétence de contrôle sur ledit navire.

245. L'inspection des navires par l'État du port. Le contrôle exercé par l'État du port est au cœur du dispositif international en matière de sécurité maritime, que plusieurs conventions internationales organisent⁷⁵³. En outre, de multiples Mémoires d'entente (MOU) ont été adoptés à cet effet (celui de Paris⁷⁵⁴, de La Valette⁷⁵⁵ de Tokyo⁷⁵⁶, de La Haye⁷⁵⁷ d'Istanbul⁷⁵⁸). Ces MOU ne sont pas des accords internationaux, mais des formes de coopération souple entre les administrations nationales de plusieurs États. Leur but est de

⁷⁵³ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974 ; Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) 1978 ; Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (OIT) de 1976 ; Convention internationale sur les lignes de charge (LOADLINES) de 1966 ; Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG) de 1972 ; Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de 1978 ; Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires (ISM) ; la Convention internationale sur le jaugeage des navires (ITC) de 1969 ; la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) de 1992. Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (OIT) de 1976 ; Convention de Montego Bay de 1982.

⁷⁵⁴ Mémoire d'entente de Paris sur la contrôle des navires par l'État du port.

⁷⁵⁵ MOU de Valette.

⁷⁵⁶ MOU de Tokyo.

⁷⁵⁷ Ce MOU traite principalement du contrôle des conditions de vie et de travail des marins à bord en accord avec les Conventions de l'OIT

⁷⁵⁸ MOU d'Istanbul.

déclarer une convergence d'intention et une ligne de conduite⁷⁵⁹. Leurs objectifs sont d'harmoniser les contrôles des navires étrangers effectués par les administrations nationales dans les ports. Le MOU de Paris⁷⁶⁰ a été communautarisé par la directive 95/21/CE⁷⁶¹. Cette directive a par la suite été modifiée plusieurs fois⁷⁶², avant d'être abrogée par la directive 2009/16/CE⁷⁶³ issue du paquet Erika III. La directive 2009/16/CE modernise le régime communautaire du contrôle par l'État du port en vue de renforcer la conformité des navires aux normes relatives à leur conception, à leur maintenance et à leur gestion technique⁷⁶⁴. Cette directive fait aussi l'objet d'une proposition d'actualisation⁷⁶⁵.

⁷⁵⁹ Un MOU, ou "Memorandum of Understanding", est un document qui fixe les termes d'un accord entre deux parties, mais qui n'a pas la force d'un contrat. Un MOU est souvent utilisé pour définir les objectifs et les modalités de coopération entre deux organisations, mais il peut également être utilisé pour définir les termes d'un accord à caractère informel entre individus ou entreprises. Un MOU est généralement moins formel qu'un contrat et n'a pas les mêmes exigences en matière de rédaction et de signature. Il est souvent utilisé comme un moyen de formaliser une relation de travail ou de collaboration, sans avoir à passer par les formalités juridiques d'un contrat.

⁷⁶⁰ Conclu en 1982 par quatorze États sous la forme d'un accord administratif, ce MOU s'attache à régler les questions de type procédural et administratif qui se posent dans l'application des principes reconnus par la Convention de Montego Bay. Ce MOU est une réponse au naufrage de l'Amoco Cadiz. Il couvre les questions de la protection de la vie en mer, de la prévention de la pollution par les navires et des conditions de vie et de travail des marins à bord.

Les quatorze États signataires sont : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

Désormais ils sont 27 : Pologne (1992), Canada (1994), Russie (1996), Croatie (1997), Islande (2000), Slovénie (2003), Estonie (2005), Lettonie (2005), Chypre (2006), Lituanie (2006), Malte (2006), Bulgarie (2007), Roumanie (2007).

⁷⁶¹ Directive 1995/21/CE en date du 19 juin 1995, Concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) JOCE n° L 157 du 7 juill. 1995, p. 1.

⁷⁶² Notamment en 2001 par la directive 2001/106/CE en date du 19 déc. 2001, JOCE n° L 19 du 22 janv. 2002, p. 17.

⁷⁶³ Directive 2009/16/CE en date du 23 avr. 2009, relative au contrôle de l'État du port, JOCE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 57.

C'est l'un des textes les plus importants du paquet « Erika 3 ». BOISSON (Ph.), L'adoption du 3^{ème} Paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime, DMF 2009 p. 579 (p. 281)

⁷⁶⁴ FALL (A.), Le contrôle de l'État du port en matière de sécurité de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin, DMF n° 601, févr. 2000, p. 91.

⁷⁶⁵ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'état du port <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/st-10126-2023-init/fr/pdf>
Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'état du port orientation générale <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/st-15957-2023-init/fr/pdf>

246. Ces contrôles, effectués à bord des navires et sur les terminaux offshore⁷⁶⁶, envoient un message fort tant aux États du pavillon peu vigilants et négligents, qu'aux exploitants de navires sous normes. Cette inspection se fait en deux phases. La première phase de contrôle, encore appelé inspection initiale, est relative à la vérification des certificats et à l'évaluation générale du navire⁷⁶⁷. La seconde phase du contrôle est plus détaillée⁷⁶⁸. Elle consiste en un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire. Elle n'est réalisée que si, à l'issue de la première inspection, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire, de son équipement ou de son équipage ne répond pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière. Il existe des « motifs évidents » lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur la base de son jugement professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage.

247. L'ampleur et la fréquence de chaque type de contrôle dépendent du profil du navire. Ce profil, défini à l'annexe 1 de la directive 2009/16/CE⁷⁶⁹, est composé de l'âge du navire, son pavillon, sa société de classification. En ce qui concerne la fréquence du contrôle⁷⁷⁰, les navires les plus dangereux sont inspectés tous les six mois, ceux à risque moyen tous les douze mois, et ceux à risque faible tous les trois ans. Quant à l'ampleur du contrôle, trois types d'inspections sont recensés. L'inspection initiale⁷⁷¹, encore appelée l'inspection normale. Ensuite, l'inspection détaillée⁷⁷², qui se fait quand il existe des

⁷⁶⁶ ROCHE (C.), Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I), *Revue Juridique de l'Environnement* n°3, 2002, pp. 373-392, [en ligne] Consulté en mars 2019 : <https://doi.org/10.3406/rjenv.2002.4045>
https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2002_num_27_3_4045

⁷⁶⁷ Art. 13 (1) de la directive 2009/16/CE précitée.

⁷⁶⁸ D'où son nom, inspection détaillée. Art. 13 (3) de la directive 2009/16/CE précitée.

⁷⁶⁹ Annexe 1 de la directive 2009/16/CE en date du 23 avr. 2009, relative au contrôle de l'État du port, JOCE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 57.

⁷⁷⁰ Art. 5 de la directive 2009/16/CE en date du 23 avr. 2009, relative au contrôle de l'État du port, JOCE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 57.

⁷⁷¹ La définition est donnée à l'article 2(11) de la directive 2009/16/CE. Il s'agit d'« une visite effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux convention et règlement applicables et comprenant au moins les contrôles prescrits par l'article 13(1) ».

⁷⁷² La définition est donnée à l'article 2(12) de la directive 2009/16/CE; Il s'agit d'« une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou parti selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l'article 13(3), pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire.

motifs évidents de croire que l'état du navire, de son équipement ou de son équipage ne répondent pas aux exigences conventionnelles en la matière. Et enfin l'inspection renforcée⁷⁷³ qui ne concerne que les navires à passagers, les pétroliers ou les chimiquiers âgés de plus de douze ans.

248. Le rapport établi sur la base des inspections. Toutes les informations collectées lors de ces inspections font l'objet d'un rapport. Celui-ci doit comprendre un minimum d'informations. Les États membres peuvent aller au-delà de ce minimum et prévoyant des dispositions plus contraignantes. Les informations devant obligatoirement figurer sur le rapport sont celles relatives au navire⁷⁷⁴, à la société de classification ayant fourni les certificats, au propriétaire, à l'exploitant, à l'affréteur du navire et au type d'affrètement⁷⁷⁵. Afin d'éviter des inspections redondantes, les informations relatives aux parties ou éléments du navire ayant déjà fait l'objet de l'inspection sont mentionnées dans le rapport. Le rapport comprend également des informations relatives au type d'inspection réalisé, aux anomalies, aux mesures prises par l'État du port et à la potentielle immobilisation. Toutes les informations contenues dans le rapport sont gérées et mises à jour par la Commission notamment dans les bases européennes telles que SafeSeaNet⁷⁷⁶. Cette base de données met à la disposition des professionnels des éléments relatifs à la sécurité du navire.

249. Les mesures prises à la suite d'une inspection. L'inspection peut donner lieu à une immobilisation ou à un bannissement des navires dangereux des eaux européennes. Le bannissement est une interdiction d'accès aux ports de l'UE à certains navires, ayant pour but de supprimer ou de réduire les risques de pollution et aussi de remédier aux anomalies graves pouvant affecter

⁷⁷³ La définition est donnée à l'article 2(13) de la directive 2009/16/CE. Il s'agit d'«une inspection portant au moins sur les points énumérés à l'annexe VII. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est clairement justifié conformément à l'article 13(3) de la directive 2009/16/CE.

⁷⁷⁴ Nom, année de construction.

⁷⁷⁵ Cargaison liquide ou vrac. Il est impossible d'indiquer le contenu de tous les colis d'une cargaison. Alors, seule la mention « Vrac » est requise.

⁷⁷⁶ Art. 24 (2) de la directive 2009/16/CE en date du 23 avr. 2009, relative au contrôle de l'État du port, JOCE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 57.

un navire. C'est la raison pour laquelle les États membres veillent à ce que l'accès aux ports de l'UE soit interdit à certains navires⁷⁷⁷.

Il importe néanmoins de souligner que plusieurs étapes précèdent ce bannissement. La première étape consiste en un avertissement prenant la forme d'une interdiction de port dans l'UE pour une période de trois mois. Cette étape peut être suivie d'une interdiction de douze mois, puis d'une interdiction de 24 mois, et enfin d'une interdiction définitive pour les navires dangereux récidivistes. Ceci donne lieu à deux types de publications de la Commission, d'une part la publication de la liste noire des navires dangereux, et d'autre part la publication de la liste des compagnies dont le respect des normes pendant une période de trois mois est jugé faible.

250. La mise en commun d'informations issues des inspections. Le résultat des inspections réalisées par l'État du port est consigné dans une base de données appelée THETIS⁷⁷⁸ conformément à la directive 2009/16/CE. Cette base de données remplace SIRENAC⁷⁷⁹, base de données mise en place par le MOU de Paris. Toutes les informations relatives à ces inspections sont accessibles aux autres États membres de l'UE. Ces informations sont conservées sur cette base de données pendant une période de quatre ans. Les États ont donc la possibilité d'avoir en temps réel des informations au sujet de tous les navires contrôlés ayant fait escale dans les ports européens, et peuvent ainsi prendre des mesures appropriées à leur égard. Cette base de données, développée et exploitée conjointement par l'agence européenne de sécurité maritime, la Commission européenne, et les États membres, favorise la coopération entre ces derniers.

251. La mise en commun d'informations détenues par les administrations maritimes des États. Outre le système THETIS qui permet le référencement d'informations relatives aux inspections de navires détenues par

⁷⁷⁷ Sauf en cas de force majeure ou en cas de nécessité impérieuse de sécurité.

⁷⁷⁸ *The Hybrid European Targeting and Inspection System*.

⁷⁷⁹ Système d'informations relatif aux navires contrôlés. Cette base de données mise en place par le MOU de Paris et hébergée à Saint-Malo en France (la sous-direction des systèmes d'information au sein de la direction des affaires maritimes de Saint-Malo) permettait le recueil et la partage d'informations résultant des inspections portuaires réalisées par les États parties au MOU de Paris.

les États membres, Equasis⁷⁸⁰ est une autre base de données qui permet la mise en commun d'informations. Elle a été mise en place sur la base d'un accord conclu le 2 juillet 2009 à Londres entre l'AESM et les administrations maritimes de plusieurs États⁷⁸¹. Contrairement à THETIS qui ne contient que les informations provenant des inspections, Equasis recueille et rend accessibles toutes les informations détenues non seulement par l'administration maritime des États membres relatives aux navires et à leur exploitation, mais aussi celles détenues par les sociétés de classification et par d'autres organismes du secteur maritime⁷⁸².

252. Les prérogatives de l'État côtier, autres que celles de l'État du port, ont également été renforcées.

III. LE RENFORCEMENT DES PREROGATIVES DE L'ÉTAT CÔTIER DANS LA PREVENTION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

253. La prévention de certains événements de mer grâce aux prérogatives de l'État côtier. En cas de catastrophe maritime, les États les plus vulnérables sont les États côtiers. C'est la raison pour laquelle leur rôle en matière de contrôle de la navigation (A) et de mise en œuvre des enquêtes après accident (B) a été renforcé par l'UE.

⁷⁸⁰ *European Quality Shipping Information System.*

⁷⁸¹ France, Canada, Espagne, Royaume-Uni, Japon, Norvège et Corée.

Cet accord remplace deux précédents accords. En effet, le 28 janvier 2000, un MOU est signé entre la Commission européenne et les administrations maritimes de quatre États : l'Espagne, la France, le Royaume-Uni, Singapour. Le 17 mai 2000, ce MOU sera remplacé par un autre pour inclure la participation des administrations maritimes de deux nouveaux États, les États-Unis d'Amérique et le Japon.

⁷⁸² Il s'agit entre autres des associations mutuelles de protection et d'indemnisation (P&I Club), des services de *vetting* du secteur pétrolier, de l'OMI, des organisations professionnelles d'armateurs de pétroliers et vraquier Intertanko et Intercargo, de l'OIT, ou encore de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

A. LES PREROGATIVES DE L'ÉTAT CÔTIER EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DE LA NAVIGATION
MARITIME

254. Les prérogatives de l'État côtier en matière de contrôle de la navigation. Les États côtiers ont tout d'abord l'obligation de mettre en place des **lieux de refuge**⁷⁸³, ceux-ci étant au cœur de la prévention des catastrophes maritimes. Par lieu de refuge⁷⁸⁴, il faut entendre non pas obligatoirement la circonscription d'un port, mais un lieu, aménagé ou non⁷⁸⁵, destiné à recevoir les navires, où ceux-ci peuvent se mettre à l'abri et trouver les installations nécessaires à leurs opérations, leur ravitaillement, et au besoin, leur réparation⁷⁸⁶. Les États ont l'obligation définir ces lieux d'accueil pour les navires en difficulté⁷⁸⁷. Ces lieux peuvent être des ports ou des baies⁷⁸⁸. Une fois le lieu d'accueil défini, les États ont ensuite l'obligation non seulement d'équiper ces lieux de tout ce qui est indispensable⁷⁸⁹ pour l'accueil des navires en détresse, mais aussi de désigner

⁷⁸³ Article 20 de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JO L 208 du 5 août 2002, p. 10.

⁷⁸⁴ Pour plus de détails sur les lieux de refuge, voir notamment : JANBON (L.), Les lieux de refuge, DMF 2003, p. 157 ; CHUNG (T.), Les lieux de refuge, thèse de doctorat (Sous la direction de Christian SCAPEL), Aix-Marseille, 2011.

⁷⁸⁵ Une baie ou une rade.

⁷⁸⁶ CA Rouen, 25 janv. 1969, notion de port de refuge, DMF n° 301, 1969, pp. 301-304.

Cette jurisprudence est relative à la notion de lieu de refuge, bien qu'antérieure à la mise en place des lieux de refuge.

⁷⁸⁷ « Doivent établir des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction ... » Article 20 de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JO L 208 du 5 août 2002, p. 10.

⁷⁸⁸ En France, il existe plusieurs lieux de refuge pour les navires en détresse, répartis le long de la côte. Ces lieux sont généralement des ports, des mouillages ou des zones d'ancrage où les navires peuvent trouver refuge en cas d'urgence ou de conditions météorologiques défavorables.

À Brest par exemple, la rade de Brest n'est pas un lieu de refuge, mais la baie de Douarnenez est un lieu de refuge.

⁷⁸⁹ Au sein du lieu de refuge, plusieurs éléments sont indispensables pour assurer un accueil efficace et sécurisé des navires en détresse : **Quais et amarrages sûrs** : Des quais et des amarrages solides et sécurisés sont nécessaires pour permettre aux navires en détresse de s'amarrer en toute sécurité. Ces installations doivent être capables de supporter les navires de différentes tailles et de résister aux conditions météorologiques adverses ; **Profondeur suffisante** : Le lieu de refuge doit offrir une profondeur d'eau adéquate pour accueillir les navires sans risque d'échouement. Cela nécessite une cartographie précise des fonds marins et des voies navigables pour assurer un accès sécurisé ; **Services d'assistance maritime** : Des services d'assistance maritime doivent être disponibles sur place ou à proximité pour fournir une aide aux navires en détresse, tels que des remorqueurs pour aider à l'amarrage ou à la manœuvre des navires ; **Services de ravitaillement** : Des installations pour le ravitaillement en carburant, en eau douce et en fournitures de base sont essentielles pour répondre aux besoins des navires et de leur équipage pendant leur séjour dans le lieu de refuge ; **Installations de réparation** : Des

une structure unique de prise de décision et de commandement pour l'admission ou non des navires dans ces lieux de refuge. Cette structure a le pouvoir juridique et technique d'évaluer les situations et de prendre la décision d'accepter ou de refuser l'entrée d'un navire en difficulté dans le lieu de refuge. De ce fait, une autorisation d'accès au lieu de refuge demeure malgré l'urgence. En cela, l'urgence n'entame en rien le fait que l'accès au port ne soit pas automatique pour les navires étrangers. Ce n'est pas au navire de choisir son lieu de refuge, mais à l'autorité de terre de désigner un lieu qui tiendra compte de la situation du navire et aussi du degré d'urgence. Ceci nécessite une coopération entre États riverains limitrophes d'une même zone maritime⁷⁹⁰. L'État doit enfin assurer la transparence des informations relatives aux parties intéressées. Cette obligation est importante en cas de pollution affectant le littoral de plusieurs États.

255. Le suivi du trafic maritime. Outre la mise en place des lieux de refuge, la directive 2002/59/CE, modifiée par la directive 2009/17/CE⁷⁹¹, établit notamment un certain nombre de prérogatives à l'égard de l'État côtier en ce qui concerne le suivi du trafic maritime. En effet, l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire doit fournir aux autorités des États côtiers rencontrés plusieurs informations, en l'occurrence celles relatives au navire et aux marchandises transportées⁷⁹². Les informations relatives aux incidents survenus à bord du navire doivent aussi être communiquées aux autorités de l'État côtier, en particulier celles entraînant des conséquences en termes de pollution. Pour faciliter la collecte de

installations de réparation et d'entretien sont nécessaires pour permettre aux navires endommagés de subir des réparations d'urgence afin de rendre les navires navigables ; **Sécurité et protection** : Des mesures de sécurité doivent être mises en place pour protéger les navires, l'équipage, les installations portuaires et l'environnement contre les risques potentiels, tels que les incendies, les déversements de produits chimiques ou les intrusions non autorisées ; **Services médicaux d'urgence** : Des services médicaux d'urgence et des installations de santé doivent être disponibles pour fournir des soins médicaux aux membres d'équipage ou aux passagers nécessitant une assistance médicale ; **Coordination et communication** : Une coordination efficace entre les autorités portuaires, les services de sauvetage, les agences gouvernementales et d'autres parties prenantes est indispensable pour assurer une réponse coordonnée et efficace aux situations d'urgence maritime.

⁷⁹⁰ BEURIER (J. - P.), La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolution et limites, DMF n° 645, févr. 2004, p. 4.

⁷⁹¹ Directive 2009/17/ce du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.

⁷⁹² Art. 4 de la directive 2002/59/CE en date du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi des navires et d'informations, JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p. 10.

toutes les informations à communiquer, les navires doivent obligatoirement être équipés d'un système d'enregistrement de données du voyage (VDR)⁷⁹³. Les données collectées grâce à ce système sont mises à la disposition des États membres notamment pour des besoins d'enquête après accident.

256. Les mesures à prendre en cas de risque pour la sécurité maritime. En principe, une série de mesures découlant de la directive 2002/59⁷⁹⁴ et de la directive 2011/15/UE⁷⁹⁵ doivent être prises par les États côtiers en cas de risque pour la sécurité maritime. Ces mesures⁷⁹⁶ sont les suivantes : restreindre les mouvements des navires : définir un itinéraire déterminé ; obliger le capitaine à faire cesser le risque ; envoyer à bord une équipe d'évaluation du degré du risque, et aider le capitaine à remédier à la situation ; imposer au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent ; et enfin, imposer le pilotage et le remorquage du navire. Le but de ces mesures est d'empêcher par tous les moyens la survenance d'une catastrophe maritime⁷⁹⁷.

B. LA COOPERATION ENTRE L'ÉTAT CÔTIER ET LES AUTRES ÉTATS POUR UNE MEILLEURE EFFICACITÉ DE L'ENQUÊTE APRÈS ACCIDENT

257. La coopération entre l'État côtier et les autres États pour une meilleure efficacité de l'enquête après accident. L'État côtier qui subit des dommages est en général le premier à être concerné. C'est la raison pour laquelle

⁷⁹³ Art. 10 de la directive 2002/59 en date du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi des navires et d'informations, JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p. 10.

⁷⁹⁴ Directive 2002/59 en date du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi des navires et d'informations, JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p. 10.

⁷⁹⁵ Directive 2011/15/UE en date du 23 févr. 2011, modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JOUE n° L 49 du 24 févr. 2011, p. 33.

⁷⁹⁶ Pour plus de détails sur ces mesures, voir GRARD (L.), Sécurité maritime : mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement, Revue de Droit des Transports n° 4, novembre 2011, comm. 67.

⁷⁹⁷ Préambule de la directive 2011/15/UE en date du 23 févr. 2011, modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JOUE n° L 49 du 24 févr. 2011, p. 33.

la directive 2009/18/CE⁷⁹⁸ qui établit un cadre communautaire harmonisé entre tous les États membres et qui garantit la transparence et l'objectivité des **enquêtes après accident**, met l'accent sur le rôle joué par l'État côtier. L'efficacité des enquêtes est de ce fait conditionnée par la bonne implication de l'État côtier et la bonne coopération de ce dernier. En effet, l'enquête après un accident est menée par un seul État, avec la participation des États qui y ont un intérêt en jeu⁷⁹⁹. L'État qui mène l'enquête est celui dont l'accident implique un navire battant son pavillon, ou celui dont l'accident est survenu dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures⁸⁰⁰. Pour mener cette enquête, les États doivent mettre en place un organisme d'enquête permanent et impartial⁸⁰¹.

258. En somme, le rôle joué par les États dans la prévention des catastrophes maritimes consiste en un ensemble d'obligations qui constituent ce qu'on peut appeler – pour reprendre des propos de Peter LANGLAIS – les « mécanismes de prévention »⁸⁰². Lorsqu'en dépit de ces mécanismes de prévention, un événement de mer est à déplorer, éventuellement accompagné de pollution, de pertes en vies humaines ou en marchandises, il importe d'organiser les conditions d'une réparation et d'une indemnisation satisfaisante et de prévoir les mécanismes propres à sanctionner les comportements défaillants⁸⁰³.

⁷⁹⁸ Directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 114.

Cette directive fait aussi l'objet de proposition d'actualisation.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10115-2023-INIT/fr/pdf>

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes orientation générale. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15950-2023-INIT/fr/pdf>

⁷⁹⁹ Art. 7 de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

⁸⁰⁰ Art. 5 de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes

⁸⁰¹ Art. 8 de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes.

⁸⁰² LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, p. 318.

⁸⁰³ LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, p. 319.

SECTION 2 : L'APPORT DES REGIMES DE RESPONSABILITE DANS LA REPARATION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

« Toute politique publique est condamnée à l'ineffectivité si elle ne peut compter sur la responsabilisation des acteurs concernés, c'est-à-dire l'observation volontaire par ces derniers d'un comportement en conscience de leur rôle et des obligations qui en découlent ».

Peter LANGLAIS⁸⁰⁴

259. La réparation de certains événements de mer grâce aux régimes de responsabilité. Après la survenance d'une catastrophe maritime, il est nécessaire que les responsables réparent les dommages occasionnés. Ces dommages sont de deux ordres : d'une part les dommages causés aux biens et aux personnes et d'autre part le dommage causé à l'environnement. Ces dommages peuvent être réparés par le biais de différents régimes de responsabilités⁸⁰⁵ : civile, environnementale, pénale, et du fait des déchets.

260. Dans un premier temps, une analyse des régimes de responsabilité civile⁸⁰⁶ et pénale d'acteurs maritimes majeurs sera opérée, (I). Ces régimes de responsabilité s'accompagnent utilement de la mise en place du régime de responsabilité du fait des déchets qui sera analysé dans un second temps (II).

⁸⁰⁴ LANGLAIS, Sécurité maritime et droit de l'Union européenne, Thèse de doctorat, Université de Paris II Panthéon-Assas, 2016, p. 261.

⁸⁰⁵ Pour plus de détails sur les responsabilités, voir :

LE COUVIOUR (K.), la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome I, PUAM, 2007, 443 p.

BRILL (I.), Navigation, sécurité et responsabilité, DMF n° 629 sept. 2002, p 1-6.

ROBERT (S.), L'Erika : la responsabilité pour un désastre écologique, DMF n° 667, févr. 2006, p. 1.

⁸⁰⁶ La responsabilité civile des sociétés de classification ne sera pas abordée, car cette responsabilité ne relève pas du droit européen de la sécurité maritime ; pour plus de détails sur cette responsabilité, voir notamment les publications sur l'affaire Erika et la condamnation de la RINA.

I. LA REPARATION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER PAR LE BIAIS DES REGIMES DE RESPONSABILITE CIVILE ET PENALE

« Un droit se dit, avoue ses fondements, trahit ses lacunes, démontre son efficacité et son degré d'intégration, à travers son système de responsabilité ».

Pierre – Marie DUPUY⁸⁰⁷

261. Les réparations de certains événements de mer grâce aux régimes de responsabilité civile et pénale. Dans ce paragraphe, seront analysés les mécanismes de réparation mis en place à travers les régimes de responsabilité civile (A) et pénale (B). Ces régimes fournissent un cadre essentiel pour la gestion des dommages causés par les activités maritimes, offrant des solutions juridiques variées pour réparer les préjudices subis par les individus, les communautés et l'environnement marin. Nous examinerons les principes, les procédures et les défis associés à ces régimes de réparation, mettant en lumière leur rôle dans le maintien de l'ordre public en mer.

A. LES REGIMES DE RESPONSABILITE CIVILE POUR LA PROTECTION DES VICTIMES DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

262. La protection des victimes de certains événements de mer grâce au régime de responsabilité civile. Il existe deux régimes de responsabilité pour deux acteurs différents, la responsabilité civile objective du propriétaire du navire (1) et la responsabilité civile pour faute du transporteur de navire (2).

⁸⁰⁷ DUPUY (P. – M.), Le fait générateur de la responsabilité internationale des États, Recueil des cours de l'académie de droit international de la Haye (RCADI), tome 188, 1984-V, pp. 9-134.

1) Le régime de responsabilité civile du propriétaire du navire pour les dommages causés à l'environnement et aux personnes

263. Dommages causés à l'environnement. Il convient de relever d'entrée de jeu que la responsabilité civile du propriétaire du navire pour les dommages causés à l'environnement est non seulement une **responsabilité environnementale**, mais aussi une responsabilité objective.

264. Définition de la responsabilité civile objective. La responsabilité objective – ou responsabilité de plein droit – est un régime de responsabilité sans faute où le responsable est désigné comme tel à raison de sa capacité à financer la réparation des dommages engendrés par le risque généré par son activité⁸⁰⁸. Ce régime de responsabilité diminue la pertinence non seulement de la recherche des causes de l'accident, mais aussi de la recherche de la faute à l'occasion de laquelle l'accident est survenu⁸⁰⁹. La recherche de la faute est quasiment inutile, car le seul élément pertinent est le lien de causalité entre le fait générateur et le dommage.

Contrairement aux pollutions chroniques⁸¹⁰ qui sont la conséquence de multiples facteurs, la pollution causée par une catastrophe maritime permet de rattacher l'atteinte portée à l'environnement maritime à un propriétaire de navire⁸¹¹. Ce dernier est défini comme étant la personne responsable de l'exploitation du navire⁸¹². La désignation du propriétaire comme responsable facilite l'identification

⁸⁰⁸ LE COUVIOUR (K.), la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome I, PUAM, 2007, 443 p.

⁸⁰⁹ WILLIAMS (R.), The liability of charterers for marine pollution, in *Pollution at sea – Law and Liability*, SOYER (B.), TETTENBORN (A.), (Dir.), 2012, Informa, Maritime dans transport law Library, pp. 191-204.

⁸¹⁰ Il est nécessaire de faire ici la différence entre les pollutions ponctuelles ou accidentelles et les pollutions diffuses ou chroniques. Les premières sont notamment le résultat des marées noires, les secondes sont le résultat de rejets persistants ou/et répétés de produits polluants à faible concentration qui se prolonge sur une longue période.

⁸¹¹ Différentes conventions internationales désignent pour responsable la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé, ou la personne dont le navire est la propriété. Il s'agit de Convention sur la responsabilité civile pour les dommages liés au transport (CLC) en ses articles 1 et 3, la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS) en ses articles 1 et 7, la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves du 18 mai 2007 en ses articles 1, 10 et 11, et la Convention sur la responsabilité civile pour dommage dû à la pollution par hydrocarbures de soute (Bunkers) en ses articles 1 et 3.

⁸¹² Le propriétaire du navire est celui à qui le navire appartient. La notion de propriétaire doit être différenciée de celle d'armateur. L'armateur est en effet la personne physique ou morale qui exploite le navire. Le propriétaire du navire peut en être l'exploitant, dans ce cas, propriétaire et armateur sont une seule et même

du sujet de droit responsable du dommage, car il s'agit d'un canal sûr pour acheminer la victime vers la réparation de son dommage⁸¹³.

265. Encadrement de la responsabilité du propriétaire du navire : la directive 2004/35/CE⁸¹⁴. Deux précisions méritent d'être faites d'entrée de jeu. Tout d'abord, cette directive est relative aux dommages causés à l'environnement. Les catastrophes maritimes étant des sources de pollution pour l'environnement marin, alors cette directive s'y applique. Aussi, cette directive ne concerne pas spécifiquement la responsabilité civile du propriétaire de navire, car rien n'est précisé quant au type de responsabilité qui pourrait être engagée. Les seules précisions qui découlent de la lecture de la directive sont relatives à son objet qui est non seulement d'établir un cadre de responsabilité fondé sur le principe du « pollueur payeur »⁸¹⁵, en vue de prévenir et de réparer les dommages environnementaux, mais aussi la réparation du préjudice écologique⁸¹⁶, c'est-à-dire supporter le coût de la restauration de l'état initial des ressources naturelles et leurs fonctions écosystémiques⁸¹⁷. De ce fait, elle ne prévoit pas d'indemnisation pour les parties privées pour dommage ou risque de dommage causé à l'environnement marin⁸¹⁸. De ces précisions, on peut déduire une responsabilité

personne (physique ou morale). Mais il peut arriver que le propriétaire du navire n'en soit pas l'exploitant et dans ce cas, propriétaire et exploitant sont deux personnes différentes (physiques et/ou morales).

Pour plus de détails, voir notamment : DELEBECQUE (Ph.), Identification du transporteur et de l'armateur dans l'affrètement à temps, RTD com, 2001, p. 672.

⁸¹³ LE COUVIOUR (K), la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome I, PUAM, 2007, 443 p.

⁸¹⁴ Directive. 2004/35/CE en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.

⁸¹⁵ Le principe du pollueur-payeur autorise l'imputation au responsable d'une pollution (le pollueur) les dépenses relatives à la prévention ou à la réduction des pollutions dont il est à l'origine.

Pour plus de détails sur ce principe, voir notamment :

NEYRET (L.), La consécration du préjudice écologique dans le code civil, D. 2017, p. 924

RUCHE (S.), Le principe du pollueur-payeur instaure un permis de nuire, LE TEMPS, 8 décembre 2022, [en ligne], consulté en mai 2023, <https://www.letemps.ch/economie/finance/principe-pollueurpayeur-instaure-un-permis-nuire>

⁸¹⁶ Art. 6 de la directive 2004/35/CE en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.

⁸¹⁷ Art. 8 de la directive 2004/35/CE en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.

⁸¹⁸ Art. 3 de la directive 2004/35/CE en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.

civile par exclusion, car la réparation du dommage qui consiste à supporter les coûts de la restauration de l'état initial des ressources naturelles et de leurs fonctions écosystémiques ne peut être qualifiée de responsabilité pénale.

266. Exclusion de la directive 2004/35 : la Convention CLC.

Toutefois, selon l'article 4 (2) de cette directive⁸¹⁹, sont exclus les dommages l'égard desquels la responsabilité ou l'indemnisation relèvent du champ d'application d'une des conventions internationales énumérées à l'annexe IV. Parmi ces Conventions, figure la Convention de 1969 sur la responsabilité civile⁸²⁰ qui permet la réparation de dommage dû à la pollution par hydrocarbure. De ce fait, la directive 2004/35 couvre la réparation de tous les dommages environnementaux résultant de certains événements de mer, à l'exclusion des pollutions par hydrocarbure, ces derniers étant couverts par la Convention CLC.

267. Dommages aux personnes. En revanche, il n'y a pas de texte européen relatif aux dommages causés aux personnes. En effet, l'UE disposant de compétences très limitées en la matière⁸²¹, le législateur européen s'est contenté d'autoriser les États membres à ratifier trois Conventions internationales⁸²². Cette autorisation s'est faite par le biais de décisions du Conseil⁸²³.

⁸¹⁹ Art. 4(2) de la directive 2004/35 : La présente directive ne s'applique pas aux dommages environnementaux ni à aucune menace imminente de tels dommages résultant d'un incident à l'égard duquel la responsabilité ou l'indemnisation relèvent du champ d'application d'une des conventions internationales énumérées à l'annexe IV, y compris toute modification future de ces conventions, qui est en vigueur dans l'État membre concerné.

⁸²⁰ Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, encore appelée Convention CLC.

⁸²¹ LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, 2016, Paris 2, p. 331, préc. paragraphe 653.

⁸²² La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour dommage dus à la pollution par hydrocarbure de soute (Convention Hydrocarbures de soute) ; la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour dommage liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS) et le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures ; la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC).

⁸²³ Décision 2002/762/CE du Conseil en date du 19 sept. 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour dommage dû à la pollution par hydrocarbure de soute (Convention Hydrocarbures de soute), ou à y adhérer, JO L 256 du 25 sept. 2002, pp. 7-8 ;

Décision 2002/971/CE du Conseil en date du 18 nov. 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et

268. Les limites de ce régime de responsabilité civile (a) et les solutions envisagées (b) seront analysées.

a. La limitation de responsabilité : une limite du régime de responsabilité civile du propriétaire du navire

269. Le principe de limitation de responsabilité. La limitation de responsabilité⁸²⁴ en droit maritime est un principe fondamental qui permet aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité en cas d'incident maritime, en fonction d'un montant prédéterminé, généralement basé sur le tonnage du navire. Cette notion⁸²⁵ trouve son origine dans la volonté d'encourager le commerce maritime en protégeant les armateurs contre des réclamations potentiellement dévastatrices qui pourraient découler d'accidents maritimes. Plusieurs conventions internationales, comme la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes (telle que modifiée par le Protocole de 1996), ont établi des règles et des limites pour cette limitation de responsabilité. De ce fait, en cas de survenance d'un événement de mer, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité civile⁸²⁶ pour les dommages occasionnés, s'il établit que le dommage résulte notamment du fait d'autrui.

l'indemnisation pour dommage lié au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), ou à y adhérer, JO L 337 du 13 déc. 2002, pp. 55-56.

Décision 2004/246/CE du Conseil en date du 2 mars. 2004 autorisant les États membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne aux instruments de référence, JO L 78 du 16 mars 2004, pp. 22-23.

⁸²⁴ La notion de limitation de responsabilité est mal formulée, car ce n'est pas la responsabilité qui est limitée, mais plutôt la réparation.

⁸²⁵ Pour plus de détails sur le principe de limitation de responsabilité, voir notamment :

BONASSIES (P.), Préface des actes du colloque de Brest, 16 et 17 octobre 2008, Mer et responsabilité, sous la direction de Annie CUDENNEC et Cécile DE CET-BERTIN, UMR AMURE, Pédone, 2009, 218 p.

⁸²⁶ Pour plus de détails sur les critiques faites à la limitation de responsabilité, Voir :

LE COUVIOUR (K.), Après l'Erika : Réformer d'urgence le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbure, La semaine Juridique, Edition Générale, n° 12, 19 mars 2008, I-126, pp. 13-19 ;

DECOLLAND (J.), Faut-il supprimer la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes ? Mémoire, Université de Nantes, 2011, 109 p ;

270. Les exceptions au principe. Mais ce principe n'est pas absolu. En effet, la limitation de responsabilité du propriétaire du navire sera écartée si le dommage résulte de sa faute ou d'une omission commise avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commise de manière téméraire et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. En outre, si la réparation du préjudice des victimes par le propriétaire du navire est insuffisante, elle sera complétée par le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le FIPOL).

271. Le fonds FIPOL. Ce fonds, créé en 1969⁸²⁷ et modernisé en 1992⁸²⁸, est alimenté par l'industrie pétrolière⁸²⁹. Le montant de ce complément est tout de même plafonné. De ce fait, l'indemnisation des victimes peut s'avérer non seulement limitée, mais également plafonnée⁸³⁰, ce qui peut être insuffisant pour les victimes. Face à cette situation, l'UE a voulu mettre en place un fonds d'indemnisation européen⁸³¹. Ce projet, proposé par la Commission européenne à la suite du naufrage de l'Erika⁸³², a été abandonné. L'idée était pourtant pertinente, car ce fonds aurait permis une bonne indemnisation des victimes. Alimenté par les contributions des chargeurs⁸³³ selon les mêmes modalités que le FIPOL et doté d'un montant maximum d'indemnisation d'un milliard d'euros, ce fond aurait reposé sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL⁸³⁴ tout en le complétant. Ce projet de fonds européen, réponse aux insuffisances du système CLC-FIPOL de l'OMI⁸³⁵, a été abandonné, car le plafond CLC-FIPOL a été relevé.

VIALARD (A.), La limitation de responsabilité, clef de Voûte pour le droit maritime du 21^{ème} siècle, DMF n° 699, janv. 2009, pp. 21-28.

⁸²⁷ La Convention de Bruxelles de 1969 après, le Torrey Canyon (1967).

⁸²⁸ Modernisée en 1992 par la convention portant création du FIPOL de 1992.

⁸²⁹ Essentiellement les importateurs d'hydrocarbures.

⁸³⁰ Aujourd'hui de l'ordre de 800 000 000 €.

⁸³¹ Fonds d'indemnisation de dommages provoqués par la pollution d'hydrocarbures dans les eaux européennes.

⁸³² COM (2000) 802 final : JOCE n° 120, 24 avr. 2001.

⁸³³ De ce fait, ils auraient eu deux contributions simultanées, celle du FIPOL et celle du Fond européen

⁸³⁴ Ce fond aurait permis d'indemniser les victimes de marées noires survenues dans les eaux européennes, plus précisément les personnes ayant droit à une indemnité pour des dommages dus à la pollution en vertu de la Convention FIPOL, mais n'ayant pu être indemnisée complètement à cause d'un dépassement de plafond

⁸³⁵ Le plafond d'indemnisation des conventions CLC et FIPOL s'est avéré insuffisant à la suite des naufrages Erika et Prestige. Le montant d'indemnisation obtenu de la mise en marche des dispositifs issus des deux conventions était très éloigné du coût des dommages réellement subis. Pour plus de détails sur les deux conventions et sur leurs limites, voir : BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, Jurisclasseur Europe, fasc. 1140, 10 nov. 2010p. 21 et s.

272. Pour pallier la privation d'une réparation intégrale pour les dommages occasionnés par un événement de mer, l'une des solutions a été la mise en place des assurances obligatoires.

b. L'assurance obligatoire : une réponse préventive à la limitation de responsabilité civile du propriétaire du navire

273. Le principe d'assurance obligatoire. Les assurances obligatoires ont été mises en place par la directive 2009/20/CE⁸³⁶. Cette directive⁸³⁷ renforce les obligations incombant au propriétaire du navire en ce qui concerne leur assurance pour les créances maritimes. Il s'agit du principe d'assurance maritime obligatoire aussi prévu par la Convention CLC⁸³⁸ et la Convention SNPD⁸³⁹. Ce principe contribue à une meilleure indemnisation. En effet, l'indemnisation renforcée et étendue que prévoit ce principe permet une meilleure réparation de tous les dommages, y compris les dommages à l'environnement. Pour reprendre les termes de Gertrude PIERATTI, l'assureur va en effet « garantir un pollueur potentiel, qui devient pollueur effectif par la survenance du sinistre »⁸⁴⁰. Cette assurance s'applique en principe à tout type de transport⁸⁴¹.

274. L'encadrement des assurances obligatoires. Selon la directive 2009/20/CE, chaque État membre doit exiger des propriétaires de navire

⁸³⁶ Directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil en date du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navire pour les créances maritimes, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 128.

⁸³⁷ Elle est sans préjudice des textes autres comme la CLC (1992), la convention SNPD (1996), la convention hydrocarbures de soute (2001), la convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (2007), et le règlement du 23.04.2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

⁸³⁸ L'article 7 de la Convention CLC dispose que « le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière... ».

⁸³⁹ L'article 12 de la Convention SNPD énonce que « le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État partie et transportant effectivement des substances nocives et potentiellement dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière... ».

⁸⁴⁰ PIERATTI (G.), Risque de pollution et sécurité : un défi pour les assureurs maritimes, Gazette du Palais n° 195 juill. 2000, p. 12.

⁸⁴¹ Excepté le nucléaire et le charbon.

battant son pavillon qu'ils souscrivent une assurance⁸⁴². En outre, il doit exiger auprès des propriétaires battant pavillon étranger la même obligation lorsque ces navires entrent dans un port relevant de sa juridiction ou traversent sa mer territoriale⁸⁴³. Le certificat d'assurance doit impérativement se trouver à bord du navire. Les États membres doivent s'assurer que les inspections à bord du navire prévues par la directive 2009/16/CE sont centrées sur ce certificat d'assurance⁸⁴⁴. Dans le cas contraire, l'État membre peut prononcer une décision d'expulsion, notifiée à la Commission et à l'État du pavillon concerné⁸⁴⁵. Cette décision d'expulsion a une portée générale, car tous les autres États membres doivent refuser l'accès à leurs ports jusqu'à ce que le propriétaire fournisse le certificat d'assurance. Les États membres doivent en outre prévoir un système de sanction effectif, proportionné et dissuasif, pour les propriétaires de navires battant leur pavillon, afin qu'ils respectent ces obligations relatives à l'assurance obligatoire⁸⁴⁶.

275. Outre ce régime de responsabilité civile du propriétaire du navire, la protection des victimes repose également sur le régime de responsabilité d'un autre acteur important. Il s'agit du transporteur.

2) Le régime de responsabilité civile sans faute du transporteur et la protection des passagers victimes d'un accident en mer.

276. Parmi toutes les conventions internationales relatives à la responsabilité du transporteur⁸⁴⁷, le législateur européen a choisi de transposer uniquement les dispositions de la convention d'Athènes relative au transport par

⁸⁴² Art. 4 (1) de la directive 2009/20/CE précitée.

⁸⁴³ Art. 4 (2) de la directive 2009/20/CE précitée.

⁸⁴⁴ Art. 5 de la directive 2009/20/CE précitée.

⁸⁴⁵ Art. 5 (2) de la directive 2009/20/CE précitée.

⁸⁴⁶ Art. 7 de la directive 2009/20/CE précitée.

⁸⁴⁷ Les règles de Lahaye-Visby, les règles de Hambourg, les règles de Rotterdam, la Convention d'Athènes.

Pour plus de détails sur l'articulation entre ces différentes conventions et les conflits auxquels leur coexistence peut donner naissance, voir BRANELLEC (G.), La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandise par mer : Contribution à l'étude de l'uniformité du droit, Thèse de doctorat, De CET-BERTIN (C.) (Dir.), UBO, 2007, 640 p.

mer de passagers et de leurs bagages⁸⁴⁸ qui reposent sur un régime de responsabilité sans faute, en cas de préjudice résultant d'un événement de mer. Ce choix est sans aucun doute justifié par les dispositions claires de cette convention. Le règlement CE n° 392/2009⁸⁴⁹ a donc renforcé l'applicabilité de cette Convention d'Athènes en lui faisant bénéficier des mécanismes communautaires.

277. Le transporteur, dont la responsabilité peut être engagée, est défini comme étant la personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu⁸⁵⁰. Ce régime de responsabilité ne s'applique qu'à certains types de dommages⁸⁵¹, notamment les décès, lésions corporelles, détérioration d'équipements de mobilité et ceux qui sont subis par les bagages et véhicules. Dans ces hypothèses, en principe, en cas de préjudice causé par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte. Si le préjudice dépasse 250 000 unités de compte, le transporteur est en outre responsable, à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part⁸⁵². Pour ce qui est de la détérioration d'un équipement de mobilité, le passager lésé peut s'adresser directement à l'assureur pour obtenir réparation⁸⁵³, ce qui est bénéfique pour lui, car l'assureur est toujours solvable. Aussi, le transporteur est tenu de payer une avance en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager⁸⁵⁴, sous réserve que cette avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité. Enfin, tout transporteur de passagers doit souscrire une police d'assurance. Cette

⁸⁴⁸ Convention d'Athènes du 13 déc. 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

⁸⁴⁹ Règlement (CE) 392/2009 du PE et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 24.

⁸⁵⁰ Art. 3(1) de la Convention d'Athènes.

Pour plus de détails sur la notion de transporteur, voir notamment KOZUBOVSKAYA-PELLE (A.), De la qualité juridique du transporteur maritime : notion et identification, thèse de doctorat, Nantes, 2008, 355 p.

⁸⁵¹ Les retards ou annulations de transport ne sont pas envisagés, contrairement à ce qui existe dans les secteurs aérien et ferroviaire.

⁸⁵² Toutefois, en cas de décès, ce montant ne peut être inférieur à 21 000 euros. Art. 6 du règlement (CE) 392/2009 du PE et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers.

⁸⁵³ Art. 4 du règlement (CE) 392/2009 du Parlement Européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers.

⁸⁵⁴ Art. 6 du règlement (CE) 392/2009 du Parlement Européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers

souscription est bénéfique pour le passager victime, car ce dernier pourra se retourner vers l'assureur, surtout en cas d'insolvabilité du transporteur.

278. Outre les régimes de responsabilité civile et environnementale évoqués précédemment, la réparation des troubles à l'ordre public en mer repose également sur un régime de responsabilité pénale claire.

B. LE REGIME DE RESPONSABILITE PENALE POUR LES POLLUTIONS CAUSEES PAR LES NAVIRES ET LA REPARATION DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

« La pollution, née du naufrage du pétrolier Erika, illustre la déraison de l'homme, ouvrant un conflit de logiques entre la protection de l'environnement et la liberté du commerce maritime ».

Sabrina ROBERT⁸⁵⁵

279. La réparation du préjudice écologique grâce au régime de responsabilité pénale pour pollution causée au navire. La protection de l'environnement marin a toujours été l'une des finalités du droit européen de la sécurité maritime⁸⁵⁶. L'atteinte à l'environnement⁸⁵⁷ peut être définie comme étant le préjudice subi par le milieu naturel, indépendamment des conséquences sur les activités humaines⁸⁵⁸. Ainsi, les préjudices écologiques⁸⁵⁹ occasionnés par les pollutions causées par les navires sont des atteintes à l'environnement marin prohibées pénalement par le droit européen de la sécurité maritime. Il est essentiel de revenir brièvement sur la compétence pénale de l'UE en matière de protection de l'environnement.

280. La compétence pénale environnementale de l'UE. Cette compétence pénale a alimenté le contentieux devant la CJUE⁸⁶⁰ avant d'être

⁸⁵⁵ ROBERT (S.), L'Erika : la responsabilité pour un désastre écologique, DMF n° 667, févr. 2006, p. 1.

⁸⁵⁶ cf. Introduction, définition de la sécurité maritime et définition de l'ordre public en mer, pp. 21 et s.

⁸⁵⁷ Diverses expressions sont utilisées en droit pour désigner l'atteinte à l'environnement : Dommage à l'environnement, dommage écologique, préjudice environnemental, dommage environnemental ...

LAMMERS (J. G.), *International responsibility and liability for damage caused by environmental interferences – New development, Environmental policy and law*, 37/2-3, 2007, pp. 103-116.

⁸⁵⁸ BEURIER (J. – P.), Responsabilité pour dommage de pollution, in *Droits maritimes*, Dalloz, 3^{ème} éd, 2014, pp. 1667-1675.

⁸⁵⁹ Pour plus de détails sur la notion de préjudice écologique, voir notamment :

FLOCH (N.), La prise en compte du préjudice écologique depuis l'affaire de l'Amoco-Cadiz et de l'Exxon-Valdez, mémoire de DESS, Brest, 1994 ;

HAROLD (L.), Les compensations écologiques, éd. La découverte, coll Repère, Paris, 2020, 128 p. [en ligne], consulté en janvier 2023.

<https://www-cairn-info.scd-proxy.univ-brest.fr/les-compensations-ecologiques-9782707197979.htm>

⁸⁶⁰ CJCE, 13 sept. 2005, Comm c/ Conseil, aff. C-176/03, Rec. 2005, p. I-7879.

explicitement consacrée par le Traité de Lisbonne à l'article 83(2) du TFUE⁸⁶¹. Avant cette consécration, une forme de pénalisation implicite existait tout de même dans les textes européens relatifs à la sécurité maritime⁸⁶². Cette compétence implicite était matérialisée par une disposition au terme de laquelle « les États membres sont tenus de prévoir des sanctions applicables en cas de non-respect des obligations prévues » par ces textes. Les États membres en application de ces textes pouvaient ainsi adopter des sanctions pénales à l'encontre des pollueurs.

281.L'encadrement de la répression pénale. Désormais, la répression pénale de la pollution causée par les navires en droit européen de la sécurité maritime repose sur les directives 2005/35/CE et 2009/123/CE⁸⁶³. Il est également

⁸⁶¹ Art. 83(2) du TFUE : Lorsque le rapprochement des dispositions législatives et réglementaires des États membres en matière pénale s'avère indispensable pour assurer la mise en œuvre efficace d'une politique de l'Union dans un domaine ayant fait l'objet de mesures d'harmonisation, des directives peuvent établir des règles minimales relatives à la définition des infractions pénales et des sanctions dans le domaine concerné. Ces directives sont adoptées selon une procédure législative ordinaire ou spéciale identique à celle utilisée pour l'adoption des mesures d'harmonisation en question, sans préjudice de l'article 76.

⁸⁶² Il s'agit des textes suivants :

Art. 25 de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JO n° L208 du 5 août 2002, pp. 10-27 ;

Art. 13 de la directive 98/18/CE du Conseil en date du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, JO L 144 du 5 mai 1998, pp. 1-115, devenu l'article 15 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (Refonte), JO L 163 du 25 juin 2009, pp. 1-140 ;

Art. 12 de la directive 2003/25/CE du Parlement et du Conseil en date du 14 avr. 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, JO L 123 du 17 mai 2003, pp. 22-41 ;

Art. 16 de la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 4 déc. 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, JO L 13 du 16 janv. 2002, pp. 9-20 ;

Art. 7 de la directive 2009/20/CE du Conseil en date du 11 déc. 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieur à 24 mètres, JO L 34 du 9 févr. 1998, pp. 1-29 ;

Art. 9 du règlement (CE) n° 336/2006, du Parlement et du Conseil en date du 15 févr. 2006 relatif à l'application du Code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, JO L 64 du 4 mars 2006, pp. 1-36.

⁸⁶³ Directive 2005/35/CE du 7 sept. 2005, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005 p. 11, modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement et du Conseil en date du 29 oct. 2009, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, JOUE n° L280 du 27 oct. 2009, p. 52.

Ces deux directives sont nées d'un processus complexe : Pour plus de détails que ce processus, voir notamment : CUDENNEC (A.) (Dir.) *Le droit pénal et la mer*, PUR, 2006, p. 43 ; GAUTIER (M.), *Quelles sanctions pénales pour les pollueurs des mers ?*, in *L'Europe des transports*, GRARD (L.) (Dir.), La documentation française, 2005, p. 767.

Ces directives sont le produit de deux textes ayant fait l'objet de recours devant la CJUE.

Il s'agissait d'une directive (2005/35/CE du 7 sept. 2005, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005 p. 11.) et d'une décision-cadre (2005/667/JAI du 12 juil. 2005, JOUE n° L255 du 30 sept. 2005, p. 164.). La première a été validée par la CJUE et la seconde a été invalidée. Mais malgré cela, les dispositions des deux textes ont été

possible de se référer aux directives 2024/1203⁸⁶⁴ et 2004/35⁸⁶⁵ en ce qui concerne l'encadrement de la responsabilité pénale. Toutefois, il faut noter que la directive 2008/99 est relative à la protection de l'environnement par le droit pénal alors que les directives 2005/35/CE et 2009/123/CE sus évoquées sont relatives à la répression pénale de pollution causée par les navires. Ces deux dernières sont donc plus spécifiques, alors que la première est plus générale. En ce qui concerne la directive 2004/35, à notre sens, elle n'est pas relative à la responsabilité pénale, car elle prévoit la réparation du dommage qui consiste à supporter les coûts de la restauration de l'état initial des ressources naturelles et de leurs fonctions écosystémiques. Cette réparation ne peut être qualifiée de responsabilité pénale, mais plutôt civile à notre sens⁸⁶⁶.

282. Selon les dispositions des directives 2005/35/CE et 2009/123/CE, les États doivent prendre des sanctions, y compris pénales, à l'encontre des responsables de pollution maritime. Cette sanction doit être effective, proportionnée et dissuasive⁸⁶⁷. L'infraction de pollution maritime est caractérisée selon le texte en cas de rejets volontaires⁸⁶⁸ ou accidentels⁸⁶⁹ de substances polluantes⁸⁷⁰. Ces textes visent tout type de navire, quel qu'en soit le pavillon⁸⁷¹.

réunies dans un seul texte, l'actuelle directive 2009/123/CE du Parlement et du Conseil en date du 29 oct. 2009, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, JOUE n° L280 du 27 oct. 2009, p. 52.

CJCE, 3 juin 2008, aff. C-308/06 Intertanko : Rec. CJCE 2008, I, p. 4057 ; VIAL (C.) Note sous l'arrêt CJCE, 3 juin 2008, aff. C-308/06 Intertanko, Environnement 2008, Comm 127.

⁸⁶⁴ Directive (UE) 2024/1203 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, JOUE L 120, 30 avril 2024, pp. 1-28.

Cette nouvelle directive remplace la directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal JOUE n° L 328 du 6 déc. 2008, pp. 28-37.

⁸⁶⁵ Directive. 2004/35/CE en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.

⁸⁶⁶ Pour plus de détails, voir le supra, paragraphe 264.

⁸⁶⁷ Art. 1 (6) de la directive 2009/123/CE précitée.

⁸⁶⁸ Il s'agit des opérations de nettoyage des citernes et d'élimination des huiles usagées.

Il s'avère que les rejets volontaires produisent chaque année une pollution supérieure à celle causée par les marées noires. BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, JurisClasseur Europe 2021, Facs. 1140.

⁸⁶⁹ Il s'agit des marées noires.

⁸⁷⁰ Il s'agit du déversement d'hydrocarbures et aussi du déversement de tout autre type de substances liquides nocives qui proviennent des navires.

⁸⁷¹ Il s'agissait d'une directive (2005/35/CE du 7 sept. 2005, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005 p. 11.) et d'une décision-cadre (2005/667/JAI du 12 juil. 2005, JOUE n° L255 du 30 sept. 2005, p. 164.). La première a été validée par la CJUE et la seconde a été invalidée. Mais malgré cela, les dispositions des deux textes ont été réunies dans un seul texte, l'actuelle directive 2009/123/CE du Parlement et du Conseil en date du 29 oct. 2009, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, JOUE n° L280 du 27 oct. 2009, p. 52.

283. En ce qui concerne les personnes physiques⁸⁷², dirigeants ou pas d'une personne morale, pour que la sanction pénale puisse être appliquée, il faut prouver que le rejet ayant causé la pollution a été commis intentionnellement, témérairement, ou à la suite de négligence grave⁸⁷³. Lorsque l'intention est caractérisée, l'incitation et la complicité⁸⁷⁴ sont prises en compte, ce qui permet d'élargir significativement les hypothèses d'engagement de la responsabilité du pollueur⁸⁷⁵.

284. À la lecture de la directive, on constate qu'aucune disposition ne donne le contenu de la sanction pénale. Seules les précisions autour du caractère de la sanction pénale sont énoncées, en l'occurrence l'effectivité, la proportionnalité et le caractère dissuasif. Les États sont donc libres d'appliquer la sanction qui leur convient, peine d'amende ou d'emprisonnement, ou les deux, à la hauteur qu'ils jugeront à même de pouvoir être dissuasive et proportionnée. L'impact environnemental d'une pollution étant très difficile à mesurer, la sanction appliquée par les États est en général l'équivalent du coût de remise du milieu affecté à l'état qui eût été le sien s'il n'y avait pas eu pollution⁸⁷⁶.

285. Outre ce régime de responsabilité pénale, les victimes d'une pollution peuvent également obtenir un dédommagement par le biais du régime de responsabilité du fait des déchets.

II. LA REPARATION DE CERTAINS EVENEMENTS DE MER PAR LE BIAIS DU REGIME DE RESPONSABILITE DU FAIT DES DECHETS

286. La réparation de certains événements de mer grâce au régime de responsabilité du fait des déchets. Le régime de responsabilité du fait des déchets vise à protéger la santé humaine et l'environnement à travers des

⁸⁷² Art. 1 (8) de la directive 2009/123/CE précitée.

⁸⁷³ Art. 1 (4) 1 de la directive 2009/123/CE précitée.

⁸⁷⁴ Art. 1 (5) 3 de la directive 2009/123/CE précitée.

⁸⁷⁵ BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, JurisClasseur Europe 2021, Facs. 1140.

⁸⁷⁶ QUEFFELEC (B.), HAY (J.), L'évaluation du préjudice environnemental en droit international, in Mer et responsabilité, CUDENNEC (A.) De CET-BERTIN (C.) (Dir.), Actes du colloque de Brest, 16 et 17 oct. 2008, UMR AMURE, Pédone, 2009, pp. 121-134.

mesures de prévention et de réduction des effets nocifs de la production et de la gestion des déchets⁸⁷⁷. Ce régime est très ancien, le premier texte sur la gestion des déchets date de 1975⁸⁷⁸. Ce régime est actuellement régi par la directive 2008/98⁸⁷⁹. Sur la base de cette directive, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que tout producteur ou détenteur de déchets procède à leur traitement⁸⁸⁰. Ce texte définit les déchets comme étant toute substance ou objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire⁸⁸¹. Sur la base de ces dispositions, il est possible pour des victimes de pollution accidentelle ou volontaire d'obtenir une indemnisation du coût de la dépollution sur le fondement du régime des déchets. Cette indemnisation est conditionnée par deux éléments : la qualification de déchet et l'identification de son producteur. L'affaire Commune de Mesquer contre Total⁸⁸² illustre très bien cette indemnisation conditionnée.

⁸⁷⁷ Art. 1 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 18 nov. 2008 relative aux déchets, JOUE n° L 312 du 22 nov. 2008, p. 3 : La présente directive établit des mesures visant à protéger l'environnement et la santé humaine par la prévention ou la réduction des effets nocifs de la production et de la gestion des déchets, et par une réduction des incidences globales de l'utilisation des ressources et une amélioration de l'efficacité de cette utilisation.

⁸⁷⁸ Directive n° 75/442 du Conseil en date du 15 juill. 1975 relative aux déchets, JOCE, n° L 194 du 25 juill. 1975, p. 1.

Cette directive a été modifiée par :

la directive n° 91/156 du Conseil en date du 18 mars 1991, JOCE, n° L 78 du 26 mars 1991, p. 1.

Et la directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 5 avril 2006 relative aux déchets, JOUE n° L114 du 27 avril 2006, p. 9.

⁸⁷⁹ Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 18 nov. 2008 relative aux déchets, JOUE n° L 312 du 22 nov. 2008, p. 3.

⁸⁸⁰ Art. 15 (1) de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 18 nov. 2008 relative aux déchets, JOUE n° L 312 du 22 nov. 2008, p. 3 : Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que tout producteur de déchets initial ou autre détenteur de déchets procède lui-même à leur traitement ou qu'il le fasse faire par un négociant, un établissement ou une entreprise effectuant des opérations de traitement des déchets ou par un collecteur de déchets privé ou public, conformément aux articles 4 et 13.

⁸⁸¹ Art. 3 (1) de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 18 nov. 2008 relative aux déchets, JOUE n° L 312 du 22 nov. 2008, p. 3 : Aux fins de la présente directive, on entend par « déchets » toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.

⁸⁸² En instance : Tribunal de commerce de Saint Nazaire, 16 déc. 2000

En appel : Cour d'appel de Rennes, 13 fév. 2002, n° 00/08026,

En cassation : Cour de Cassation, civile, Chambre 3, 17 déc. 2008, n° 04-12.315,

En renvoi préjudiciel : CJCE, 24 juin 2008, C-118/07.

Pour plus de détails sur cette affaire, voir :

DELEBECQUE (Ph.), La pollution marine, in Les responsabilités environnementales dans l'espace européen, point de vue franco-belge, LGDJ, 2005, p. 143 ;

NDENDE (M.), L'accident de l'Erika, procédures d'indemnisation des victimes et enjeux judiciaires, RD transports, févr. 2007, Étude n° 2 ;

287. L'affaire Commune de Mesquer c/ Total. Les faits. Après le naufrage de l'Erika et la pollution d'une partie du littoral atlantique français⁸⁸³, la commune de Mesquer, faisant partie des victimes, a introduit une action⁸⁸⁴ contre Total⁸⁸⁵ visant notamment à faire constater que celle-ci devait assumer⁸⁸⁶ les conséquences des dommages causés par les déchets répandus sur son territoire et être condamnée au paiement des sommes engagées par la commune au titre des opérations de nettoyage et de dépollution. En instance et en appel⁸⁸⁷, les juges ont débouté la commune de Mesquer. Ils ont estimé en effet que le fioul lourd n'est pas un déchet, mais une matière énergétique élaborée pour un usage déterminé. Selon le juge d'appel en particulier, ce fioul a généré des déchets par son mélange avec l'eau et le sable. Mais la société Total ne pouvant être considérée comme productrice ou détentrice desdits déchets, sa responsabilité ne peut être engagée. En cassation, un renvoi préjudiciel a été opéré devant la CJUE⁸⁸⁸ dans le but de solliciter un éclairage quant à la qualification de déchet et l'identification de son

Le COUVIOUR (V. K.), Responsabilités pour pollutions majeures, l'impératif de responsabilisation, JCP 2002 ; I. 189 ;

BOUTTONNET (M.), Vers une indemnisation des victimes des marées noires en dehors du droit de la responsabilité civile, Recueil Dalloz 2009 p.701 ;

PRONIER (D.), Affaire Erika : définition des déchets et responsabilité de l'affréteur, Justice et Cassation 2009 p.377.

⁸⁸³ Le 12 décembre 1999, le navire pétrolier Erika, battant pavillon maltais et affrété par Total International Ltd, sombrait à environ 35 milles marins au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h (Finistère, France), déversant une partie de sa cargaison et de ses soutes en mer et entraînant une pollution du littoral atlantique français.

⁸⁸⁴ Le 9 juin 2000 devant le tribunal de commerce de Saint-Nazaire pour obtenir un dédommagement à hauteur de 69 232,42 euros.

⁸⁸⁵ En effet, la société italienne ENEL a passé un contrat avec Total International Ltd portant sur la livraison de fioul lourd destiné à servir de combustible pour la production d'électricité. Pour l'exécution de ce contrat, Total raffinage distribution, devenue Total France SA, a vendu ce fioul lourd à Total International Ltd, laquelle a affrété le navire Erika pour le transporter du port de Dunkerque (France) à celui de Milazzo (Italie)

⁸⁸⁶ En application de la loi n° 75-633.

⁸⁸⁷ Tribunal de commerce de Saint-Nazaire et cour d'appel de Rennes (13 février 2002).

⁸⁸⁸ Trois questions ont été formulées à la Cour de justice par la Cour de cassation :

Le fioul lourd (produit issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive 68/414) peut-il être qualifié de déchet au sens de l'article 1^{er} de la directive 75/442, codifiée par la directive 2006/12 ?

Une cargaison de fioul lourd, transportée par un navire et accidentellement déversée dans la mer constitue-t-elle par elle-même ou du fait de son mélange à l'eau et à des sédiments un déchet au sens de la catégorie Q4 de l'annexe 1 de la directive 2006/12.

En cas de réponse négative à la première question et positive à la deuxième, le producteur du fioul lourd (Total raffinage distribution) et/ou le vendeur et affréteur (Total International Ltd) peuvent-ils être considérés au sens [de l'article] 1^{er}, sous b) et c), de la directive 2006/12 et pour l'application de l'article 15 de la même directive comme producteur et/ou détenteur du déchet alors qu'au moment de l'accident qui l'a transformé en déchet le produit était transporté par un tiers?

producteur/détenteur à la lumière de la directive 75/422 relative aux déchets, évoquée précédemment.

288. La solution. Selon la CJUE, le fioul lourd vendu en tant que combustible, ne constitue pas un déchet au sens de la directive 75/442, dès lors qu'il est exploité ou commercialisé dans des conditions économiquement avantageuses et qu'il est susceptible d'être effectivement utilisé en tant que combustible sans nécessiter d'opération de transformation préalable. Toutefois, les hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage, se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un État membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'article 1^{er}, sous a), de la directive 75/442, dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable.

En ce qui concerne la responsabilité, la Cour estime que si le vendeur-affrèteur de ce désormais « déchet » a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage, en particulier s'il s'est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire, il sera considéré comme producteur desdits déchets. La Cour ajoute que la responsabilité de ce producteur ne sera engagée pour les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures qu'à plusieurs conditions :

- si les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures en mer ne sont pas pris en charge par le FIPOLE ;
- si ces coûts ne peuvent pas être pris en charge en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour le sinistre, si ces coûts ne sont supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affrèteur de ce dernier en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité ;
- et enfin, en application du principe du pollueur-payeur⁸⁸⁹, si par son activité, ce producteur-affrèteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire.

⁸⁸⁹ Art. 8 de la Directive 2004/35/CE en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.

Au regard de cette interprétation apportée par la CJUE, la Cour de cassation casse et annule la décision d'appel et renvoi l'affaire devant la Cour d'appel de Bordeaux. Cette dernière n'a pas pu trancher l'affaire, car un accord a été signé entre les parties.

289. En résumé, le fioul déversé, mélangé à du sable et des sédiments, a la qualification de déchet et le producteur-affréteur peut être tenu de payer les coûts liés à son élimination. Au regard de cette affaire et des dispositions de la directive 2008/98, les victimes d'une pollution marine – volontaire ou accidentelle – par hydrocarbures peuvent obtenir réparation sur la base de la responsabilité du fait des déchets. Ces différents régimes de responsabilité (civile environnementale, pénale, du fait des déchets) montrent que l'UE s'est saisie de l'axe de responsabilité dans le but de maintenir l'ordre public en mer.

Conclusion du Chapitre 1 : Un cadre normatif liant plusieurs ordres juridiques

« Trois ans après l'« Erika », c'est comme si l'on n'avait rien appris. Malgré les engagements vertueux, l'anarchie continue de régner sur les mers, où 70% des navires battent pavillon de complaisance. Aujourd'hui, à 3500 mètres de profondeur, au large de la Galice, des dizaines de milliers de tonnes de pétrole risquent de suinter pendant des années ».

Gérard PETIJEAN⁸⁹⁰

290. L'interconnexion des cadres normatifs est un pilier essentiel du maintien de l'ordre public en mer. Les propos de ce journaliste résonnent encore aujourd'hui, plusieurs décennies après le naufrage qui a posé les jalons de la politique européenne de sécurité maritime. Le bilan qu'il établissait trois ans après était déjà assez mitigé, notamment à cause des navires de complaisance. Aujourd'hui, on peut légitimement se demander quel est le bilan de ces 25 années au regard de la mise en place d'un arsenal juridique pour lutter contre les pavillons de complaisance au sein de l'UE. En effet, à l'origine, le contrôle des navires est assuré au quotidien par l'État du pavillon⁸⁹¹ ce dernier ayant une compétence exclusive en la matière en ce qui concerne les navires

⁸⁹⁰ PETIJEAN (G.), Après le naufrage du Prestige, le scandale des bateaux poubelles, Le Nouvel Observateur, du 28 novembre 2002, n° 1986.

⁸⁹¹ Art. 5(1) de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer : Chaque État fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire; l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

Art. 5(2) de la même Convention : Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

battant son pavillon⁸⁹². Ce seul contrôle s'est avéré insuffisant⁸⁹³, parce qu'il ne permet pas le bon suivi de l'état des navires⁸⁹⁴. C'est la raison pour laquelle cette tâche a également été confiée aux États riverains⁸⁹⁵. Ces derniers ne se substituent pas à l'État du pavillon, car le contrôle qu'ils exercent est un relais et un complément de l'action de l'État du pavillon. Il y a de ce fait un équilibre des compétences entre États riverains et État du pavillon.

291. De cette étude, nous pouvons relever plusieurs points. Le premier est la place centrale qu'occupent les ports maritimes dans le mécanisme de prévention des catastrophes maritimes. En effet, les ports maritimes⁸⁹⁶ que l'on peut considérer comme étant un abri⁸⁹⁷ pour les navires⁸⁹⁸, sont au cœur du

⁸⁹² LUCCHINI (L.), VOELCKEL (M.), Droit de la mer, Tome 2, Vol. 2, Ed. Pedone 1996, p. 343.

⁸⁹³ En effet, pour qu'un tel contrôle puisse être opéré par l'État du pavillon, il faut que les navires battant son pavillon touchent leurs ports. Or, ce n'est pas toujours le cas, surtout en ce qui concerne les pavillons de complaisance.

⁸⁹⁴ METIVIER (J. C.), La contribution du Mémorandum de Paris à une meilleure sécurité de la navigation et une meilleure préservation du milieu marin, Mémoire de DESS, UBO, 1999, p. 1.

⁸⁹⁵ Beaucoup d'auteurs parlent de « riverainisation », de « côtiérification » ou encore de « portuarisation », il s'agit du fait que les États riverains et côtiers prennent l'initiative de veiller au respect du droit de la sécurité maritime par les navires qui font escale dans leurs ports ou qui traversent les eaux placées sous leurs juridictions.

⁸⁹⁶ Qui résiste à toute tentative de définition REMOND-GOUILLOU (M.), Le droit maritime, Ed. Pedone, 2^{ème} éd. 1993, p. 98 ;

Définition fonctionnelle : « Lieu de la côte spécialement aménagé par les autorités administratives compétentes pour servir aux opérations de commerce maritime » GRODIDIER DE MATONS (J.), Le régime administratif et financier des ports maritimes. Thèse de doctorat, LGDJ, 1969, pp. 11-13.

Définition étymologique : « Lieu de passage, d'embarquement et de débarquement des marchandises ou des passagers » VERLAQUE (Ch.), Géographie des transports maritimes, Ed. Doin 1975, p. 82.

« Sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur » Article 1 de la Convention de Genève du 9 décembre 1923 portant statut du régime international des ports maritimes entrée en vigueur le 24 juillet 1926.

« Le Port est une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires, leur chargement et leur déchargement » Rapport sur les principaux ports de mer de la Communauté, Commission des Communautés Européennes, Novembre 1986, n° VII/9/87, FR, p. 5.

⁸⁹⁷ Il s'agit ici d'un abri qui nécessite un aménagement de la part de l'Homme, à ne pas confondre avec les abris naturels que sont les havres, les baies ou les rades.

⁸⁹⁸ La fonction d'abri est l'un des éléments retenus aussi bien par la doctrine juridique que par la jurisprudence pour définir la notion de port maritime. En ce sens, voir :

CE, 21 sept. 1916, navire Walküre, RGDI 1917, p. 24 ;

LANGAVANT (E.), Droit de la mer, Les moyens de la relation maritime, Ed. Cujas, 1983, p. 163 ;

ROUSSEAU (C.), Droit international public – Les relations internationales, Ed. Sirey, Paris 1980, Tome 4, p. 314.

Dans le même ordre d'idée, le port peut aussi être défini comme étant :

« un plan d'eau abrité qui trouve son utilité surtout quand les éléments naturels se déchainent. Il permet aux navires de se soustraire aux tempêtes, mais aussi d'effectuer des réparations indispensables », VERLAQUE (Ch.), Géographie des transports maritimes, Ed. Doin 1975, p. 8 (*Op. Cit.*) ;

dispositif de sécurité maritime européen, car ils sont à la fois des lieux privilégiés pour le contrôle des navires⁸⁹⁹, mais aussi des lieux de réception des navires en difficulté.

292. Le second point qu'il est utile de relever est la place de l'UE face aux autres acteurs dans le domaine de la sécurité maritime⁹⁰⁰. En effet, force est de constater que l'UE inspire et s'inspire du droit international de la sécurité maritime. L'UE inspire le droit international de la sécurité maritime en participant à son élaboration et influençant l'élaboration des accords internationaux à vocation maritime. En effet l'UE dispose d'une compétence externe pour conclure les accords internationaux dans le domaine de la sécurité maritime. Cette compétence découle de l'article 21 du TFUE⁹⁰¹. En vertu de cet article, l'Union s'efforce de développer des relations et de construire des partenariats avec les États tiers et avec les organisations internationales, régionales ou mondiales. Selon ce même article, l'action de l'Union sur la scène internationale repose sur les principes qui ont présidé à sa création, à son développement et à son élargissement et qu'elle vise à promouvoir dans le reste du monde. Ces principes sont notamment la démocratie, l'État de droit, l'universalité et l'indivisibilité des droits de l'homme et

« Un espace que la mer remplit continuellement ou par intermittence, et dans lequel les navires, abrités contre les vents et les lames, peuvent être construits, entretenus, réparés, chargés et déchargés » LATTY (J.), *Traité d'économie maritime*, Tomme 4, Paris, Imprimerie nationale, 1963, p. 3. Cette définition est reprise par LUCCINI (L.), et VOECKEL (M.), *Droit de la mer : La mer et son droit – les espaces maritimes*, Pedone, Paris 1990, Tomme 1, p. 143.

Au sein de la doctrine, le port n'est pas toujours considéré comme un abri. Voir dans ce sens : COURT (M. G.), *Vers un renouveau du droit de l'espace portuaire : plaidoyer pour une évolution globale*, Thèse de doctorat, UBO, 2001, p. 23.

⁸⁹⁹ GUEGUEN-HALLOUET (G.), *L'application du droit communautaire aux ports maritimes*, contribution à l'étude du régime juridique communautaire des activités d'intérêt général, Thèse de doctorat, 1999, p. 15.

⁹⁰⁰ Pour plus de détail sur la place de chaque acteur dans le domaine de la sécurité maritime, voir CONFAVREUX (R.), *Sécurité maritime : les actions respectives de l'OMI, de l'Union européenne et de l'OCDE ou comment concilier sécurité et concurrence*, *Espaces et ressources maritimes*, n° 12, 1998, p. 93-115.

⁹⁰¹ Art. 21 TFUE : 1. Tout citoyen de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, sous réserve des limitations et conditions prévues par les traités et par les dispositions prises pour leur application. 2. Si une action de l'Union apparaît nécessaire pour atteindre cet objectif, et sauf si les traités ont prévu des pouvoirs d'action à cet effet, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent arrêter des dispositions visant à faciliter l'exercice des droits visés au paragraphe 1. 3. Aux mêmes fins que celles visées au paragraphe 1, et sauf si les traités ont prévu des pouvoirs d'action à cet effet, le Conseil, statuant conformément à une procédure législative spéciale, peut arrêter des mesures concernant la sécurité sociale ou la protection sociale. Le Conseil statue à l'unanimité, après consultation du Parlement européen.

des libertés fondamentales, le respect de la dignité humaine, les principes d'égalité et de solidarité et le respect des principes de la charte des Nations Unies et du droit international. Ces principes peuvent être rattachés au domaine maritime dans lequel on retrouve la lutte contre la piraterie maritime, le soutien au développement des États en voie de développement, la préservation des ressources de pêche, ou encore la protection de l'environnement marin. Sur la base de cette compétence, l'UE est partie à plusieurs accords internationaux à vocation maritime, notamment la Convention de Montego Bay⁹⁰², car les statuts de cette dernière prévoient la participation des Organisations internationales. En revanche, les statuts de l'Organisation maritime internationale (OMI) ne prévoient pas la participation des organisations internationales. Pour autant, la Commission européenne a tout de même un statut d'observateur au sein de l'OMI. Ce statut d'observateur permet à la Commission européenne de coordonner les actions des États mêmes au sein de l'OMI. Grâce à sa compétence externe pour conclure des accords et au statut d'observateur de la Commission européenne au sein de l'OMI, l'UE est impliquée dans l'élaboration et l'application des textes qui en découlent.

293. L'UE s'inspire du droit international de la sécurité maritime non seulement en faisant un renvoi aux règles de l'OMI, mais également en transposant les règles de l'OMI. Pour reprendre les propos de Peter LANGLAIS⁹⁰³, le droit de l'UE en matière de sécurité maritime consiste essentiellement en une transposition des normes internationales. La principale valeur ajoutée de la méthode communautaire est de renforcer leur effectivité, en particulier par le biais du contrôle effectué par la CJUE sur le respect par les États membres de leurs engagements. L'UE anticipe aussi l'élaboration et l'application des règles de l'OMI.

294. Cette place de l'UE permet de pallier le potentiel manque d'effectivité des conventions de l'OMI soumises à la souveraineté des États et leur liberté de ratification⁹⁰⁴.

⁹⁰² Selon l'article 305 combiné à l'annexe IX de la CMB, une Organisation internationale peut être partie à la CMB si la majorité des États composant cette OI ont signé cette Convention. L'UE a adhéré à la CMB en 1998.

⁹⁰³ LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, p. 119.

⁹⁰⁴ LANGLAIS, (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, p. 118.

295. L'UE établit de nouvelles règles et permet une meilleure mise en œuvre des règles universelles (la communautarisation du Mou de Paris par exemple). Les textes européens en la matière, dont chaque État membre est tenu d'appliquer le dispositif⁹⁰⁵, n'ont pas vocation à remplacer la réglementation de l'OMI, mais à la compléter et à la renforcer dans les limites du possible⁹⁰⁶.

296. Le dernier point sur lequel il est important de revenir est la place qu'occupent les États membres dans le processus de prévention et de réparation des catastrophes maritimes. En effet, l'espace marin est un espace de responsabilité des États, notamment en matière de douanes, de contrôle aux frontières, de lutte contre la pollution, de contrôle des pêches, de sécurité maritime, de gestion du trafic des navires, des accidents et de réponse aux catastrophes, de recherche et de sauvetage, et surtout d'application de la loi. Les États ont de ce fait un rôle très important dans tout ce processus, et bénéficient, comme on le verra, de l'aide apportée par les Agences européennes, en particulier l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

297. Après avoir étudié ce cadre normatif qui lie plusieurs ordres juridiques – nationaux, européens et internationaux – dans la lutte contre certains événements de mer, il est désormais impératif d'analyser le rôle essentiel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans sa mise en œuvre. Notre compréhension de la contribution de la Politique européenne de sécurité maritime à la lutte contre certains événements de mer sera considérablement approfondie.

⁹⁰⁵ Pour plus de détails sur l'application du droit européen de la sécurité maritime par la France, voir LALY-CHEVALIER (C.) Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises, Annuaire français de droit international, volume 50, 2004. pp. 581-606.

⁹⁰⁶ ROCHE (C.), Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I). In: Revue Juridique de l'Environnement, n°3, 2002. pp. 373-392, p. 374.

Chapitre 2 : L'Agence européenne pour la sécurité maritime : L'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer

« Du strict point de vue de l'intégration européenne, la création d'une agence constitue une avancée indéniable en ce qu'elle a permis d'initier l'exercice en commun de certaines compétences [...] ».

Romain TINIERE⁹⁰⁷

298. L'Agence européenne pour la sécurité maritime est l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre certains événements de mer. Le domaine de la sécurité maritime n'a pas échappé au phénomène de la mise en agence⁹⁰⁸. C'est dans le but de « *Construire un vrai espace européen pour la sécurité maritime et assurer un niveau optimal de protection pour l'environnement marin et le littoral européen* »⁹⁰⁹ que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a été mise en place. Elle a été créée dans le prolongement des mesures de réponse au naufrage de l'Erika⁹¹⁰, pour faire

⁹⁰⁷ TINIERE (R.), Propos introductifs – Frontex et les petits pas, in CHEVALIER – GOUVERS (C.) TINIERE (R.), De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, 2019, pp. 13-24, préc. p. 16.

L'auteur faisait plus précisément allusion à l'agence Frontex, au sujet de la compétence relative au contrôle opérationnel des frontières au sein de l'espace Schengen. En effet, il souligne que ce contrôle est désormais exercé par Frontex et par les États, ce qui est un pas pour l'intégration, cette compétence étant à la base purement étatique. De façon générale, la mise en place des agences dilue ou partage les compétences étatiques, ce qui est gage d'intégrations.

⁹⁰⁸ PERALDI-LENEUF (F.), La mise en agence de l'administration de la sécurité des transports : quelle régulation, in GRARD (L.) (Dir.), L'Europe des transports : Actes du colloque d'Agen, Université de Montesquieu Bordeaux IV, 7 et 8 oct. 2004, CEDECE (Actuel AFEE), La documentation française, 2005, pp. 662-693.

⁹⁰⁹ DE PALACIO (L.), Fiche pratique de sécurité maritime : protéger les côtes européennes, in 7 jours en Europe, 02 oct. 2000.

⁹¹⁰ L'Erika était un navire pétrolier battant pavillon maltais qui a coulé en 1999 dans le golfe de Gascogne, causant une grave marée noire. Le naufrage de l'Erika a entraîné des dommages écologiques importants sur les côtes françaises et britanniques, ainsi que sur l'écosystème marin de la région. Le coût total des opérations de nettoyage et de compensation s'est élevé à plusieurs milliards d'euros.

Le naufrage de l'Erika a également entraîné des conséquences juridiques importantes, notamment en ce qui concerne les responsabilités civiles et pénales des parties impliquées. En 2002, la société armatrice du navire,

face aux lacunes et au manque d'harmonisation de la réglementation sur la sécurité maritime. Sa création se justifie par la complexité de la réglementation maritime, et surtout sa technicité, qui nécessite des qualités scientifiques⁹¹¹.

Créée en juin 2002 sur la base de l'article 80 (2) du TCE (actuel 100 (2) du TFUE⁹¹²) par un règlement du Parlement européen et du Conseil⁹¹³, elle est opérationnelle depuis décembre de la même année. Le fonctionnement de l'AESM est assuré par un conseil d'administration composé de représentants des États membres, de quatre représentants de la Commission, de quatre représentants des secteurs professionnels les plus concernés⁹¹⁴, et de représentants de l'Islande et de la Norvège⁹¹⁵. Ce conseil est chargé de contrôler, surveiller et superviser le travail réalisé par l'AESM. Il adopte le programme de travail annuel⁹¹⁶ et établit également le rapport général de l'année écoulée. L'AESM a à sa tête un directeur exécutif⁹¹⁷.

Total Fina Elf, a été condamnée à verser une amende de 375 millions d'euros pour sa responsabilité dans le naufrage. En outre, plusieurs autres parties ont également été poursuivies en justice dans le cadre de l'enquête sur le naufrage.

Pour plus de détails sur ce naufrage et ses conséquences, voir notamment :

BONIFACE (P.), L'Erika, de la catastrophe à la justice, éd. de l'Atelier, 2004 ;

BASILIEN-GAINCHE (M. - L.), Le naufrage de l'Erika : réparation du dommage environnemental, éd. Dalloz, 2004 ;

PRIE (S.), Le naufrage de l'Erika : droit international et droit français, éd. L'Harmattan, 2004 ;

GELINAS (F.), Le naufrage de l'Erika : droit de l'environnement et responsabilité civile, éd. L'Harmattan, 2004.

⁹¹¹ C'est aussi le cas en matière de sécurité aérienne, d'où la création en 2003 d'une agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) dont le siège est à Cologne en Allemagne.

⁹¹² « Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelles procédures des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime » : article 100 du TFUE.

⁹¹³ Règlement n°1404/2002 du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 ; JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p. 1. Ce règlement fait partie du paquet Erika III.

⁹¹⁴ Ceux-ci sont nommés par la Commission et ne disposent pas de droit de vote pour éviter des conflits d'intérêts.

⁹¹⁵ Pour une sécurité maritime durable, l'AESM a dû étendre géographiquement ses actions à ces deux États non-membres de l'UE, l'Islande et la Norvège. Ces États ont passé un accord avec les institutions européennes afin d'être associés au fonctionnement de l'AESM. Ainsi, ils participent aux travaux de l'agence et sont représentés au conseil d'administration sans y avoir un droit de vote.

⁹¹⁶ Ce programme de travail est en fait le document qui cadre toute l'activité de l'AESM. Même si ce programme de travail n'est pas soumis à l'approbation préalable de la Commission, cette dernière élabore quand même un avis à ce sujet et l'AESM est tenu d'en tenir compte, car après tout, l'AESM reste une agence d'assistance et la Commission doit s'assurer que son programme de travail correspond bien aux missions qui lui sont assignées.

⁹¹⁷ Il est nommé par le conseil d'administration, et peut être choisi en dehors de toute proposition de la Commission, pour un mandat de cinq ans renouvelables. Si la Commission n'a aucune emprise sur la nomination du directeur exécutif de l'AESM, ce dernier est tout de même complètement dépendant d'elle dans l'exercice de ses fonctions, car elle doit être consultée avant toute décision.

299. Dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer, l'Agence européenne pour la sécurité maritime met ses prérogatives au service de la lutte contre certains évènements de mer (**Section 1**), et s'avère être un acteur incontournable de la surveillance maritime (**Section 2**).

Section 1 : Les prérogatives de l'AESM dans la lutte contre certains évènements de mer

Section 2 : L'AESM, acteur incontournable de la surveillance maritime

SECTION 1 : LES PREROGATIVES DE L'AGENCE EUROPEENNE POUR LA SECURITE MARITIME DANS LA LUTTE CONTRE CERTAINS EVENEMENTS DE MER

« Les agences jouent un rôle important dans le maintien de l'ordre public en mer. Elles peuvent fournir des conseils et des recommandations aux États sur les meilleures pratiques à suivre pour assurer la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que pour protéger l'environnement marin. Elles peuvent également fournir une assistance technique et logistique aux États pour mettre en œuvre ces pratiques. Elles facilitent la coopération entre les États et les parties prenantes pour gérer les activités maritimes de manière responsable et durable ».

Douglas JOHNSTON⁹¹⁸

300. Les prérogatives de l'AESM dans la lutte contre certains évènements de mer. Diverses et variées, les actions de l'AESM ont pour objectif de contribuer à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes, la prévention de la pollution en mer et la lutte contre la pollution de la mer par les navires. Ces missions s'articulent autour de deux types d'actions : assister⁹¹⁹ la Commission dans l'élaboration et la mise en œuvre de la législation européenne en matière de sécurité maritime d'une part, et coordonner les actions des États membres dans le domaine de la sécurité maritime d'autre part. Ces missions relèvent des deux compétences dévolues à l'AESM, les compétences d'exécution et les compétences opérationnelles.

⁹¹⁸ JOHNSTON (D.), *The Law of the Sea*, American journal of international Law, Cambridge University Press, Vol n° 3/ 71, 1997, pp. 539-555.

⁹¹⁹ Cette mission d'assistance va bien au-delà de la simple formulation d'avis, car l'AESM apporte à la Commission une réelle expertise, lui permettant ainsi d'appliquer efficacement la législation européenne en matière de sécurité maritime.

301. Ces compétences ne sont pas restées figées depuis la création de l'AESM en 2002, elles ont été enrichies en 2004⁹²⁰ et en 2013⁹²¹. La préoccupation majeure de l'AESM reste la sécurité maritime (I), mais son mandat lui permet désormais de contribuer par son expertise à d'autres domaines de l'ordre public en mer (II).

I. LA CONSOLIDATION DES MISSIONS ORIGINELES DE L'AESM EN MATIERE DE SECURITE MARITIME

302. La consolidation des missions originelles de l'AESM en matière de sécurité maritime. En ce qui concerne ses compétences d'exécution, l'AESM assiste la Commission dans la mise en œuvre de la législation européenne en matière de sécurité maritime. Elle assiste aussi la Commission dans l'accomplissement de toutes les tâches qui lui sont attribuées par la législation européenne relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires. Cette assistance se concrétise par plusieurs actions, premièrement des actions relatives au fonctionnement global du régime communautaire de contrôle de l'État du port. En effet, l'AESM intervient au nom de la Commission et de manière importante lors du contrôle des navires par l'État du port. Pour cela, elle organise des visites au sein des États membres, elle collecte des informations et exploite des bases de données pour aider la Commission à dresser la liste noire des navires hors norme. Cette intervention permet un contrôle global et pas seulement national des navires, et une meilleure harmonisation des critères d'inspection.

303. L'évaluation des sociétés de classification. Outre cette action, l'AESM évalue au moins une fois tous les deux ans toutes les sociétés de classification agréées au niveau européen en organisant des audits pour ces dernières. Pour y parvenir, le personnel de l'AESM peut se rendre au siège de ces sociétés, et peut également visiter certains navires et chantiers de construction

⁹²⁰ Règlement CE n° 724/2004 du 31 mars 2004 : JOUE n° L. 129 du 29 avril 2004, p. 1.

⁹²¹ Règlement UE n° 100/2013 du 15 janvier 2013 : JOUE n° L. 39 du 9 février 2013, p. 30.

navale. Ce contrôle donne lieu à l'élaboration d'un rapport par l'AESM. Ce rapport est par la suite transmis à la Commission qui se chargera de le communiquer à l'État membre concerné.

304. L'AESM apporte son expertise technique visant à améliorer la sécurité à bord de toute catégorie de navires⁹²². Elle fournit également aux administrations nationales des références leur permettant de localiser les navires et leurs cargaisons dangereuses dans les eaux européennes. Pour ce faire, l'agence a recours au réseau européen de suivi électronique des navires et des marchandises appelé *SafeSeaNet*⁹²³, qui sera abordé plus en détail dans la seconde section de ce chapitre.

305. Les inspections dans les ports. L'AESM mène également des inspections dans les ports européens afin de s'assurer que les installations portuaires sont mises aux normes des prescriptions européennes⁹²⁴ par les États membres, le but étant la réduction des rejets d'exploitation de navires et la réduction des résidus de cargaison. Bien plus, l'AESM mène des inspections au sein des administrations maritimes des États membres dans le cadre du contrôle d'une part par l'État du pavillon et d'autre part par l'État du port⁹²⁵. Ces inspections sont effectuées selon un calendrier fixé par les États membres eux-mêmes et permettent de vérifier la bonne application de la législation européenne. Ces inspections donnent également lieu à l'élaboration d'un rapport d'inspection, transmis par l'AESM à la Commission et directement à l'État membre concerné. Sur la base de ce rapport, la Commission pourra tenter une action en manquement contre l'État membre qui aurait mal transposé la législation européenne en matière de sécurité maritime.

⁹²² Pétroliers, transporteurs en vrac, bateaux de pêche ...

⁹²³ *SafeSeaNet* est le système commun d'échange d'informations maritimes faisant partie d'un grand ensemble appelé système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Ce grand ensemble a été créé par le paquet « Erika II » et comprend outre le réseau *SafeSeaNet*, l'obligation pour les navires de plus de quinze mètres de se doter d'un système d'identification automatique afin de réduire l'abordage et l'échouement, et un mécanisme de notification en cas d'accident, d'incident ou de situations dangereuses.

⁹²⁴ C'est ce qui ressort de la directive du Parlement et du Conseil n°2000/59/CE du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, JOCE n° L 332 du 28 décembre 2000, p. 81.

⁹²⁵ Directive 2009/15/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. JOCE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 47.

306. L'évaluation des systèmes de formation des gens de mer.

L'AESM assure en outre au nom de la Commission une évaluation régulière des systèmes de formation des gens de mer au sein des États membres, mais aussi au sein des États tiers qui fournissent du personnel aux navires battant pavillon des États membres. Cette évaluation a pour but de s'assurer que les certificats de formation et les brevets délivrés correspondent bien aux standards internationaux désormais intégrés dans le droit de l'Union européenne. Après cette évaluation, l'AESM élabore un rapport qu'elle soumet à la Commission et c'est à cette dernière que revient la décision relative à la reconnaissance ou non du système de formation des gens de mer concernés et la reconnaissance de la délivrance des brevets d'un État tiers déterminé.

307. L'assistance apportée à la Commission européenne.

L'AESM fournit en outre une assistance technique à la Commission pour participer aux travaux des agences techniques du mémorandum de Paris sur le contrôle de l'État du port. En effet, avant la création de l'AESM, la Commission avait recours aux services de cabinets privés qui lui fournissaient une assistance technique. L'AESM se substitue donc désormais à ces cabinets privés autrefois consultés. L'AESM permet à la Commission de mettre à jour, de développer et de contrôler sa réglementation, mais aussi d'évaluer les mesures en vigueur. Pour permettre cela, elle rédige des avis et des études qu'elle adresse à la Commission.

308. La coordination des actions des États membres. Outre sa mission d'assistance à la Commission, l'AESM coordonne les actions menées par les États membres. Cette coordination se justifie par le fait qu'il existe à ce jour un nombre très important de textes européens en matière de sécurité maritime. L'AESM apporte aux États membres une aide technique et scientifique. Elle a mis en place un système européen de repérage des navires entrant dans les eaux européennes. Elle organise des actions de formation appropriées pour les inspecteurs nationaux. Elle soutient, coordonne et participe à des activités relatives aux enquêtes portant sur les accidents maritimes graves en contribuant à l'élaboration d'une méthodologie commune. Pour ce faire, elle a créé un système d'alerte rapide concernant tout accident maritime grave et intéressant la Commission européenne. Bien plus, elle répond aux questions des États membres

relatives à l'application de la législation européenne. Elle coopère avec les administrations maritimes des États membres, et encore plus avec celles des États membres les plus récents au sein de l'UE.

309. Les compétences opérationnelles de l'AESM. En plus de compétences d'exécution, l'AESM dispose également de compétences opérationnelles. Elle bénéficie d'une flotte de navires dépollueurs. Ces navires stationnent de part et d'autre des zones maritimes de l'UE. Ils sont affrétés et dotés d'un équipement spécifique afin d'intervenir rapidement en cas de potentielle marée noire. Cette flotte est rémunérée par l'AESM lorsque les navires sont en réserve. Mais en cas d'intervention, les frais sont à la charge des États membres.

II. L'ÉLARGISSEMENT STRATÉGIQUE DES MISSIONS DE L'AESM AU-DELÀ DE LA SÉCURITÉ MARITIME

310. L'élargissement stratégique des missions de l'AESM au-delà de la sécurité maritime. Les nouvelles missions de l'AESM font d'elle une agence non pas seulement de la sécurité maritime, mais du maintien de l'ordre public en mer dans sa globalité⁹²⁶, car son mandat a été étendu aux deux autres domaines de l'ordre public en mer que sont la sûreté maritime (A) et la protection de l'environnement marin (B).

A. L'ÉLARGISSEMENT DES MISSIONS DE L'AESM À LA SÛRETÉ MARITIME

311. L'élargissement des missions de l'AESM à la sûreté maritime. Le rôle principal de l'AESM est d'assister la Commission européenne et les États membres dans leurs différentes tâches. Étant une agence de sécurité maritime, la mission d'assistance de l'AESM est principalement relative à la sécurité maritime comme évoquée plus haut. Cette mission d'assistance s'est progressivement élargie à la sûreté maritime.

⁹²⁶ Voir en Annexe n° 9, le schéma représentant les composantes de l'ordre public en mer.

312. En effet, l'un des textes phare de la sûreté maritime européenne est le règlement n° 725/2004⁹²⁷. Il confie à la Commission européenne le soin de mener des inspections dans les États membres pour s'assurer de l'application des mesures préventives en vue de l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. Dans le cadre de l'exercice de cette fonction, la Commission est assistée⁹²⁸ par l'AESM. Cette assistance ne peut cependant concerner que les navires, les compagnies impliquées et les organismes de sûreté reconnus et autorisés à entreprendre⁹²⁹.

313. Concrètement, l'AESM assiste la Commission dans les travaux préparatoires à la mise à jour et à l'élaboration de la législation de l'Union européenne relative à la sûreté maritime, de même que la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques. En outre, dans le domaine de la sûreté maritime, elle assure également la fourniture d'informations objectives, fiables et comparables qu'elle met à la disposition de la Commission et des États membres. Elle fournit une assistance technique aux États candidats à l'adhésion en vue de mettre en œuvre la législation communautaire en matière de sûreté maritime. Elle facilite la coopération informationnelle entre la Commission et les États membres en fournissant des données pertinentes en matière de positionnement des navires afin de faciliter la prise de mesures préventives contre les menaces d'actes de piraterie maritime⁹³⁰. Au-delà de cette fourniture d'assistance, l'AESM crée et exploite le centre de données d'identification et de suivi des navires à distance de l'UE⁹³¹, ainsi que le système international d'échange de ces données, utile pour prévenir la criminalité en mer.

⁹²⁷ Règlement 725/2004 du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004, JOUE n° L 129 du 29 avr. 2004, p. 6.

⁹²⁸ Cette assistance est menée dans le cadre des inspections réalisées en application de l'article 8 du règlement n° 725/2004. du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004, JOUE n° L 129 du 29 avr. 2004, p. 6.

⁹²⁹ Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004, JOUE n° L 129 du 29 avr. 2004, p. 6.

⁹³⁰ Art. 2(4), du règlement n° 1406/2002 en date du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

⁹³¹ Art. 2(4)a du règlement n° 1406/2002 en date du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

B. L'ELARGISSEMENT DES MISSIONS DE L'AESM A LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT MARIN

314. La protection de l'environnement marin sur la base de nouvelles prérogatives de l'AESM. La protection de l'environnement marin était déjà présente dans le mandat originel de l'AESM, mais sous le seul angle de la sécurité maritime. Il ne s'agissait que de la prévention de la pollution occasionnée par un navire. Le mandat de l'AESM a été étendu à la lutte contre la pollution causée par les navires et à la lutte contre la pollution causée par les installations pétrolières et gazières. De ce fait, la protection de l'environnement marin n'est désormais plus conçue comme une finalité de la sécurité maritime, mais comme un objectif autonome de l'AESM⁹³².

315. Le mandat environnemental de l'AESM se concrétise par des moyens opérationnels lui permettant de lutter contre la pollution accidentelle ou volontaire de la mer. La directive 2005/35/CE⁹³³ évoquée plus haut donne de nouvelles tâches à l'AESM. Cette directive a pour but de sanctionner les personnes responsables de rejets en mer. De ce fait, selon les dispositions de cette directive, les États membres veillent à ce que la responsabilité pénale ou administrative des pollueurs soit engagée en cas de rejet⁹³⁴. Mais pour appréhender ces derniers, parmi les mesures d'exécution prévues par la directive 2005/35/CE, des mesures d'accompagnement sont confiées à l'AESM. En effet, l'AESM coopère avec les États membres pour que les rejets délictueux soient constatés à temps et les pollueurs identifiés. Cette collaboration consiste en l'élaboration de solutions techniques et en la fourniture d'assistance technique. Elle se concrétise notamment par le pistage des rejets, le repérage et surtout la surveillance par satellite⁹³⁵. L'AESM élabore également des systèmes d'informations nécessaires à la mise en œuvre de cette directive, notamment des méthodes de traçage fiables permettant de faire le lien entre les substances

⁹³² LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, 2016, Paris II, p. 646.

⁹³³ Directive 2005/35/CE en date du 7 sept. 2005 relative à la pollution causée par le navire et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction, modifiée en dernier lieu par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JO n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.

⁹³⁴ cf. Partie 1, Titre 2, Chapitre 1, Section 2 sur les régimes de responsabilité.

⁹³⁵ Art. 10 de la directive 2005/35/CE précitée.

Nous aborderons cela plus en détail dans le chapitre 2 de ce Titre.

polluantes détectées en mer et un navire suspect⁹³⁶. Elle dispose depuis 2007 d'un système de surveillance par satellite appelé *CleanSeaNet*. Ce système lui permet de repérer les auteurs de rejets de substances illicites⁹³⁷. Grâce à ce système géré par l'AESM, des éléments d'information au sujet de ces rejets sont fournis à la Commission et aux États membres afin d'en identifier les auteurs et de sanctionner ces derniers.

316. La protection de l'environnement marin grâce à la coopération avec l'Agence européenne pour l'environnement (AEE). L'AESM et l'AEE sont deux agences bien distinctes de l'UE et ayant des mandats spécifiques pour leurs domaines respectifs. Mais elles coopèrent sur des sujets d'intérêt commun.

317. Création de l'AEE. Basée à Copenhague, cette agence est chargée de fournir des informations fiables sur l'environnement. Elle vise à soutenir un développement durable et à aider à atteindre des améliorations significatives et mesurables dans l'environnement de l'UE. En effet, après plusieurs catastrophes environnementales majeures⁹³⁸, la création d'un organisme de surveillance capable de délivrer des informations objectives et fiables sur l'environnement en Europe était nécessaire⁹³⁹. L'objectif était d'éviter les catastrophes, mieux les gérer et surtout assurer le meilleur suivi de l'état de l'environnement.

Avant l'Acte unique européen de 1986, aucune disposition des traités n'était expressément consacrée à l'environnement et à sa protection. Dans le silence des traités, les actions environnementales de la Communauté économique européenne (CEE) étaient principalement fondées sur des bases juridiques

⁹³⁶ Art. 10(2) de la directive 2005/35/CE précitée.

⁹³⁷ Dégazages

⁹³⁸ Notamment l'explosion de la centrale nucléaire de Tchernobyl (Ukraine) en 1986 qui produisit un nuage radioactif qui traversa toute l'Europe et qui causa des dégâts significatifs.

L'explosion des installations de Bâle qui fit déverser trente tonnes de produits chimiques dans le Rhin et qui affecta les côtes de trois États (France Allemagne Pays-Bas)

⁹³⁹ GERY (Y.), Agences européennes : les « délocalisées » de l'Union, 7 jours Europe n° 177, 20 février 1995, p. 4.

indirectes⁹⁴⁰. Certains auteurs se sont fondés sur l'article 2 du TCEE⁹⁴¹ et les articles 3 et 46 du TCECA⁹⁴² pour justifier d'une consécration implicite de la protection de l'environnement dans les Traités. L'article 130 R, devenu 174 du TFUE,⁹⁴³ a donné aux actions relatives à la protection de l'environnement une base juridique propre. En 1985, le programme CORINE pour la coordination de l'information sur l'environnement a été adopté par le Conseil⁹⁴⁴. Les trois objectifs⁹⁴⁵ de ce programme ont fait de lui un prélude à l'AEE⁹⁴⁶. La Commission a proposé en 1989 un règlement relatif à la création d'une Agence européenne pour l'environnement et d'un Réseau européen d'information et d'observation pour

⁹⁴⁰ **Le préambule et les objectifs du traité de Rome de 1957** : Le préambule du traité faisait référence à l'amélioration des conditions de vie et de travail des peuples européens, ce qui pouvait inclure des aspects environnementaux. Les objectifs généraux de la CEE incluaient le développement harmonieux et équilibré des activités économiques, la croissance continue et équilibrée, et la stabilité accrue, des buts qui pouvaient être invoqués pour justifier des actions en matière d'environnement.

L'Article 100 du Traité de Rome de 1957 (ex-Article 94 TCEE) : Cet article permettait l'harmonisation des législations nationales affectant directement l'établissement ou le fonctionnement du marché commun. Les mesures environnementales étaient souvent justifiées par la nécessité d'harmoniser les normes pour éviter les distorsions de concurrence dues à des différences dans les réglementations environnementales nationales.

L'Article 235 du Traité de Rome de 1957 (ex-Article 308 TCEE) : permettait d'adopter des mesures si une action de la Communauté était nécessaire pour atteindre un des objectifs du traité sans que celui-ci ne fournisse les pouvoirs nécessaires. Il a été utilisé pour justifier des actions dans des domaines non expressément couverts par les autres articles du traité, y compris l'environnement.

La Jurisprudence de la CJCE : La CJCE a joué un rôle dans l'interprétation et l'application des articles du Traité de Rome, souvent en élargissant l'interprétation des compétences de la CEE en matière d'environnement. Des arrêts importants ont aidé à établir la légitimité des actions communautaires dans ce domaine, notamment l'**Affaire AETR (1971)** : La CJCE a établi que la Communauté avait la compétence implicite pour agir dans des domaines non explicitement mentionnés dans le traité, si cela était nécessaire pour atteindre les objectifs du traité.

Le Programme d'action pour l'environnement (1973-1976) : Ce programme a souligné la nécessité de prendre en compte l'environnement dans la politique économique et sociale de la Communauté. Il a servi de base à l'adoption des premières directives environnementales, malgré l'absence de base juridique explicite.

Les Conventions internationales : Convention de Ramsar sur les zones humides (1971) Convention de Paris pour la protection de l'ozone (1985).

⁹⁴¹ Un développement harmonieux des activités économiques.

⁹⁴² L'amélioration des conditions de vie et de travail de la main-d'œuvre.

⁹⁴³ Art. 174 du TFUE : Afin de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de l'Union, celle-ci développe et poursuit son action tendant au renforcement de sa cohésion économique, sociale et territoriale. En particulier, l'Union vise à réduire l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées. Parmi les régions concernées, une attention particulière est accordée aux zones rurales, aux zones où s'opère une transition industrielle et aux régions qui souffrent de handicaps naturels ou démographiques graves et permanents telles que les régions les plus septentrionales à très faible densité de population et les régions insulaires, transfrontalières et de montagne.

⁹⁴⁴ Décision du Conseil 85/338/CEE du 27 mai 1985, JOCE n° L 176 du 6 juil. 1985, p. 5.

⁹⁴⁵ La collecte des informations, la coordination des initiatives au niveau étatique et la mise en cohérence de nomenclatures et de définitions assurant la comparabilité des données.

⁹⁴⁶ CORNAERT (M. - H.), Mieux connaître notre environnement pour mieux le gérer - Du programme CORINE à l'Agence européenne pour l'environnement, RMCUE n° 352, nov. 1991, p. 774.

l'environnement⁹⁴⁷. Ce règlement a été adopté un an plus tard⁹⁴⁸ sur la base de l'article 130 S⁹⁴⁹.

318. Les missions de l'AEE. L'Agence européenne pour l'environnement a trois principales missions. La première est l'information. Elle fournit en effet à la Commission des informations nécessaires pour mener à bien ses tâches d'identification, de préparation et d'évaluation des mesures et de la législation. Pour fournir ces informations, l'AEE doit enregistrer, collationner et évaluer les données sur l'état de l'environnement⁹⁵⁰. Bien plus, l'AEE coopère avec les Organisations internationales⁹⁵¹, les organismes communautaires⁹⁵², les États membres⁹⁵³ et les institutions des États non membres. Elle promeut et stimule des techniques et méthodes en matière environnementale.

319. La coopération entre l'AEE et l'AESM. Cette coopération ne repose sur aucun accord. Elle consiste en une collaboration permanente dont le but est de lutter contre la pollution maritime et de surveiller les mers. En effet, pour surveiller et répondre à la pollution marine, que ce soit à la suite d'accidents de navire ou de rejets illégaux en mer, la coopération entre les deux agences est essentielle. L'AEE fournit des données sur l'impact environnemental tandis que l'AESM fournit des informations sur la navigation et la prévention de la pollution par les navires. Bien plus, les technologies et les systèmes utilisés pour surveiller les eaux européennes, qu'il s'agisse de sécurité maritime ou de surveillance environnementale, nécessitent une collaboration, car de façon générale, les questions relatives aux océans et aux mers sont intrinsèquement multidimensionnelles. Une approche collaborative permet donc d'aborder ces problématiques de manière plus complète.

⁹⁴⁷ Com (1989) 303 final du 12 juil. 1989, JOCE n° C 217 du 23 août 1989, p. 7.

⁹⁴⁸ Règlement CEE n° 1210/90 du Conseil du 7 mai 1990 relatif à la création de l'Agence européenne pour l'environnement et du réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement, JOCE n° L 120 du 11 mai 1990, p. 1.

⁹⁴⁹ Devenu l'article 175 du TCE. Les autres agences ont été créées sur la base de l'article 308 du TCE.

⁹⁵⁰ En matière de qualité de l'environnement, de sensibilité de l'environnement et de pressions subies par l'environnement.

⁹⁵¹ Intégration des informations environnementales européennes dans les programmes internationaux de surveillance de l'environnement, soit régionaux, telles que l'OCDE ou le Conseil de l'Europe, soit internationales telles que l'ONU et ses institutions spécialisées (PNUE, OMM, AIEA).

⁹⁵² Selon l'article 15, il s'agit notamment du Centre commun de recherche, de l'Office statistique (Eurostat) de l'Agence spatiale européenne et des programmes communautaires de recherche et de développement.

⁹⁵³ Art. 2-i, l'AEE établit et coordonne le réseau d'information, outil de collecte d'informations.

320. Rapport environnemental sur le transport maritime européen. L'un des fruits de la collaboration permanente entre l'AESM et l'AEE est la publication en 2021 du premier rapport environnemental sur le transport maritime européen⁹⁵⁴. Ce rapport a été établi grâce à une évaluation des conséquences du transport maritime européen sur l'environnement. Il voit le jour grâce à l'expertise de l'AESM dans le secteur maritime d'une part, et l'expertise de l'AEE en matière d'analyses environnementale et climatique d'autre part.

Ce rapport communique des informations précises sur la pollution causée par le transport maritime et les solutions pour y remédier. En cela, il donne un aperçu des défis environnementaux actuels et futurs liés au transport maritime. Selon ce rapport, les navires produisent 13,5 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dans l'UE⁹⁵⁵. Les navires qui en produisent le plus sont les porte-conteneurs.

Ce rapport précise que les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) des navires faisant escale dans les ports européens atteignaient environ 1,63 million de tonnes en 2019. En outre, les moteurs et hélices des navires produisent des bruits sous-marins nocifs pour les animaux marins, car ils peuvent causer des changements de comportement et une perte d'audition. Selon ce rapport, une moyenne de 268 conteneurs européens sont perdus en mer chaque année, pour une moyenne 1382 conteneurs perdus chaque année au niveau mondial. Ces conteneurs perdus en mer constituent une grande source de pollution.

Autre information communiquée dans le rapport, dans les dernières décennies, sur un total mondial de soixante-deux marées noires d'ampleur moyenne et grande provoquées par un accident de pétrolier, seules huit se sont produites dans les eaux européennes, ce qui marque une évolution au regard des catastrophes maritimes majeures dont les mers européennes ont été le théâtre par le passé.

⁹⁵⁴ Ce rapport est disponible sur le site de l'AESM et sur le site de l'AEE (Consulté en nov. 2022)

<http://www.emsa.europa.eu/emter>

<https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport/>

⁹⁵⁵ Cette émission est inférieure à celles du transport routier (71 %) et celles de l'aviation (14,4 %).

321. Après avoir analysé les prérogatives de l'AESM dans le maintien de l'ordre public en mer, il est maintenant essentiel de se pencher sur un aspect fondamental de son mandat, à savoir l'utilisation de la surveillance maritime, car cette capacité opérationnelle constitue la clef de voûte de ses efforts dans le maintien de cet ordre public en mer.

SECTION 2 : L'AESM, ACTEUR INCONTOURNABLE DE LA SURVEILLANCE MARITIME

« Les grands phares qui constituaient l'essentiel du système de signalisation maritime cèderont leur place à d'autres objets comme le satellite, l'ordinateur, la carte numérisée et le récepteur GPS ».

Vincent GUIGENO⁹⁵⁶

322. L'AESM est un acteur majeur de la surveillance maritime.

La mer a depuis toujours été le lieu d'un certain nombre d'activités humaines parmi lesquelles la navigation et la pêche sont les plus emblématiques⁹⁵⁷. Ces activités génèrent des risques et menaces dont les origines sont différentes,⁹⁵⁸ mais dont les conséquences sont quasiment les mêmes, à savoir les dommages pour l'homme, l'environnement et les activités humaines⁹⁵⁹. Ces risques et menaces sont une préoccupation⁹⁶⁰ à laquelle la surveillance maritime tente de répondre afin de maintenir l'ordre public en mer.

323. Définition de la surveillance maritime. À travers de la collecte d'informations en mer, la surveillance maritime permet de pallier ces risques et menaces tout en brisant la frontière entre sécurité et sûreté maritimes⁹⁶¹. La surveillance maritime est un concept protéiforme, dont les contours dépendent tant de l'activité visée que des objectifs qu'elle poursuit. Elle peut être définie

⁹⁵⁶ GUIGENO (V.), *Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIXe-XXe siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2001, pp. 131-168.

⁹⁵⁷ Lucchini L., *Répertoire de droit international*, Paris, Dalloz, déc. 1998, mise à jour janv. 2013, 10.

⁹⁵⁸ D'origine anthropique ou non.

⁹⁵⁹ LEBOEUF (C.), *De l'émergence d'un véritable réseau européen de surveillance maritime*, *Revue de l'Union européenne*, 2013, p. 13 et s.

⁹⁶⁰ Sur la surveillance des côtes dans le passé, voir par exemple BAKIS H., *La télégraphie sémaphorique sur le littoral français*, *L'Information Historique*, rubrique "recherche historique", 1991, n°1, vol. 53, pp. 27-39.

⁹⁶¹ LEBOEUF (C.), *De l'émergence d'un véritable réseau européen de surveillance maritime*, *Revue de l'Union européenne*, 2013, p. 13 et s.

comme étant « *l'observation systématique de l'espace maritime*⁹⁶² *par tout moyen technique disponible en vue de la localisation, de l'identification et de la détermination des mouvements de navires* »⁹⁶³.

En effet, un ensemble de systèmes technologiques actuellement opérationnels permettent, à bord des navires et à terre, de suivre en temps réel les conditions de navigation, la route empruntée, la position des navires environnants, leur identité et leur cargaison⁹⁶⁴. Ces nouvelles capacités d'observation et d'aide à la navigation sont notamment les systèmes d'identification automatiques, l'imagerie satellitaire, l'optronique, les nouvelles générations de radars et la cartographie électronique. Elles ont pour but de mettre à disposition des images précises et complètes de l'environnement nautique⁹⁶⁵, permettant ainsi d'établir de manière plus ou moins fiable la réalité des menaces ou des risques en mer.

Ces systèmes n'excluent certes pas complètement les risques et les menaces en mer, mais sont de véritables atouts en matière de prévention⁹⁶⁶ et de gestion⁹⁶⁷ de troubles à l'ordre public en mer.

324. Les différents outils de surveillance maritime. Aux fins de surveillance maritime, il existe trois types de matériels satellitaires : les satellites de télédétection⁹⁶⁸, les satellites de télécommunication⁹⁶⁹ et les satellites de positionnement⁹⁷⁰. Les données recueillies par ces satellites ne sont utiles à la

⁹⁶² En surface ou subaquatique.

⁹⁶³ NEJAT INCE (A.), TOPUZ (E.), PANAYICI (E.), *Principles of integrated maritime surveillance systems*, USA, éd. Kluwer Academic Publishers, 2000, 491 p.

⁹⁶⁴ LEBOEUF (C.), *Menaces et risques en mer, implications juridiques de la surveillance satellitaire*, ADMO n° 30 du 01/01/2012, pp. 137-151.

⁹⁶⁵ ESPINOSA NAVAS (F.), *Le système intégré de surveillance maritime*, La Revue maritime n° 465 de juin 2003, pp. 128-133 ;

FAYE (F.), *La maîtrise de l'information maritime, nouveau paradigme de l'action des États en mer*, La Revue maritime n° 468 de mai 2004, pp. 74-79.

⁹⁶⁶ Détection.

⁹⁶⁷ Traitement.

⁹⁶⁸ Permettent d'observer une partie de la terre à des fins scientifiques (météorologiques) ou militaires. Permettent le routage météorologique ou encore la détection de pollution maritimes ...

⁹⁶⁹ Permettent le transfert de données d'un point à une autre de la terre. Les données permettant l'identification des navires qui sont recueillies par les navires eux-mêmes (AIS) ou par les autorités maritimes (Long Range Identification and Tracking LRIT et Vessel Monitory System VMS) transitent par ce type de satellite.

⁹⁷⁰ On les appelle aussi les satellites de navigation. Ils permettent de connaître la position exacte d'un objet, peu importe le lieu (terre, mer, air et espace).

surveillance maritime que lorsqu'elles sont associées à un système de traitement⁹⁷¹. Ces nouvelles techniques de surveillance maritime doivent permettre d'atteindre un niveau de sécurité et de sûreté optimal à moindre coût, en rendant les individus surveillés acteurs de leurs propres sécurité et sûreté lorsqu'ils sont en mer⁹⁷².

Les espaces maritimes n'ont pas le même statut depuis la Convention de Montego Bay qui a permis la création et la différenciation des espaces maritimes⁹⁷³. Cette différence de statut juridique entraîne une différence de finalité et modalité technique de la surveillance qui y est opérée⁹⁷⁴.

Toutefois, certains types de surveillance se recoupent du fait qu'elles visent un même espace maritime. C'est le cas notamment de la surveillance de la pêche au large des Seychelles qui implique la prise en considération d'une menace pirate en perpétuelle évolution dans cette zone⁹⁷⁵.

Bien plus, la finalité et les modalités techniques de la surveillance maritime des activités pratiquées en mer sont différentes. En effet, alors que la surveillance de la navigation dans les dispositifs de séparation de trafic (DST) vise à prévenir ou à amoindrir les conséquences dommageables d'une collision, la surveillance de la pêche maritime vise⁹⁷⁶ le contrôle du respect des règles de la politique commune de la pêche⁹⁷⁷.

⁹⁷¹ LEBOEUF (C.), Menaces et risques en mer, implications juridiques de la surveillance satellitaire, ADMO n° 30 du 01/01/2012, pp. 137-151.

⁹⁷² LEBOEUF (C.), La surveillance des activités humaines en mer : essai sur les rapports du droit et de la technique, thèse de doctorat, Nantes, 2013, p. 33.

⁹⁷³ La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, également connue sous le nom de Convention de Montego Bay, définit les règles qui régissent l'utilisation des océans et des mers, y compris les espaces maritimes. La Convention de Montego Bay traite de la différence entre les espaces maritimes afin de réglementer l'utilisation de l'océan et de protéger les intérêts des États côtiers et des autres États.

Pour plus de détails, voir notamment :

BEURIER (J.-P.) (sous dir.), *Droits maritimes*, Paris, éd. Dalloz Action, 2ème éd., 2008, Livre 1, « Le droit international de la mer », p. 66 et s. ;

RENAUT (M. - H.), Grotius s'est trompé : la liberté de pêche en haute mer n'est plus, DMF n° 617, juil. 2001, pp. 644-653.

⁹⁷⁴ LEBOEUF (C.), La surveillance des activités humaines en mer : essai sur les rapports du droit et de la technique, thèse de doctorat, Nantes, 2013, p. 22.

⁹⁷⁵ CHASSOT (E.), GUILLOTREAU (P.), KAPLAN (D.), VALLEE (T.), *The Tuna Fishery and Piracy*, in PROUTIERE-MAULION (G.), NORCHI (C.), (Dir.), *Piracy in comparative perspective. Problems, Strategies, Law.*, Paris-Londres, Pedone-Hart, 2012, pp. 51-72.

⁹⁷⁶ Pour ce qui ressort du cadre juridique européen.

⁹⁷⁷ cf. *Supra*, Chapitre 1 Titre 1, Partie I.

325. La surveillance maritime occupant une place de choix au cœur du processus de maintien de l'ordre public en mer, cette étude est destinée à mettre en lumière sa véritable contribution à ce processus. Cette section mettra donc en exergue la contribution de la surveillance maritime au maintien de l'ordre public en mer. Cette contribution passe par l'intégration de la surveillance maritime au sein des agences européennes et plus particulièrement de l'AESM (I), et la mise en place d'une surveillance maritime intégrée au sein de l'UE grâce à l'AESM (II).

I. L'INTEGRATION DE PLUSIEURS SYSTEMES DE SURVEILLANCE MARITIME AU SEIN DE L'AESM

326. L'intégration de plusieurs systèmes de surveillance maritime au sein de l'AESM. Plusieurs systèmes ou plateformes de surveillance maritime ont été intégrés au sein de certaines agences européennes agissant dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer. Le rôle de ces agences européennes dans la mise en place et la gestion de ces plateformes de surveillance maritime contribuent à maintenir l'ordre public en mer. Nous laisserons de côté les plateformes l'LRIT⁹⁷⁸ et Eurosur⁹⁷⁹ qui visent à sécuriser les

⁹⁷⁸ Le système LRIT (Long Range Identification and Tracking) est un système de suivi à longue portée qui permet de suivre les navires en mer. Il utilise des balises de suivi qui émettent des messages contenant des informations sur la position et l'état du navire à des intervalles réguliers. Ces messages sont reçus par les stations de réception LRIT situées sur la côte et transmis aux autorités maritimes compétentes.

Cette plateforme est mise en œuvre par le centre de récupération des données. Elle permet de connaître la position des navires en transit par une émission toute les 6H. Cette plateforme est plus sécurisée que l'AIT. Pour plus d'informations sur le LRIT, voir notamment :

IMO (International Maritime Organization), Long Range Identification and Tracking (LRIT) of Ships, 2011. Consulté en janvier 2023 :

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/LRIT/Pages/default.aspx>

DOHERTY (R.), LRIT Conformance Test Procedures, 2009, Consulté en janvier 2023

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/LRIT/Documents/LRIT%20Conformance%20Test%20Procedures.pdf>

BIRK (T.), LRIT – The Long-Range Identification and Tracking System for Ships, 2007, [en ligne], Consulté en janvier 2023.

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/LRIT/Documents/LRIT%20-%20The%20Long%20Range%20Identification%20and%20Tracking%20System%20for%20Ships.pdf>

⁹⁷⁹ Ce système a été intégré au sein de l'agence Frontex et sera étudié dans le Chapitre 2 du Titre 1 de la Partie 2, p. ...

frontières extérieures européennes, pour examiner plus précisément *CleanSeaNet* qui contribue à lutter contre la pollution du milieu marin (A), et *SafeSeaNet* qui contribue à sécuriser l'espace maritime (B).

A. LE SYSTEME CLEANSEANET ET LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DU MILIEU MARIN

327. Le rôle de l'AESM dans la lutte contre la pollution du milieu marin. Comme évoqué précédemment, depuis l'adoption de la directive 2005/35/CE⁹⁸⁰, les missions de l'AESM se sont élargies à la protection de l'environnement, en l'occurrence la lutte contre les pollutions aussi bien accidentelles que volontaires⁹⁸¹. Les pollutions accidentelles en mer surviennent généralement lorsque des substances nocives sont déversées ou libérées dans les eaux marines à la suite d'incidents tels que des collisions de navires, des échouements, des fuites de pétrole lors de transferts ou des accidents lors du transport maritime. Dans cette partie, nous allons nous intéresser plus particulièrement à la pollution volontaire, car elle est plus difficile à caractériser.

328. Définition des pollutions volontaires. Les pollutions volontaires sont des rejets non accidentels de substances polluantes par les navires⁹⁸². Il existe deux catégories de rejets, le dégazage et le déballastage. Le dégazage consiste à vider les cuves d'un navire contenant du pétrole, du gaz ou autres substances. Le déballastage consiste à vider le contenu des réservoirs à ballast qui servent en général à alourdir ou alléger le navire pour un meilleur équilibre lors de la navigation.

⁹⁸⁰ Directive 2005/35/CE en date du 7 sept. 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005, p. 11, modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JO n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.

⁹⁸¹ Avant cette directive, les missions de l'AESM en la matière se limitaient pollutions causées par les accidents en mer/pollution accidentelle.

⁹⁸² Directive 2005/35/CE en date du 7 sept. 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005, p. 11, modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JO n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.

329. Origines des pollutions volontaires. Ces rejets, commis intentionnellement, téméairement ou à la suite de négligence grave⁹⁸³, sont pour la plupart opérés pour des raisons économiques. En effet, les opérateurs doivent amener leurs navires au sein de structures portuaires chargées de collecter leurs substances polluantes et de les traiter⁹⁸⁴. Pour éviter les délais d'attente et les frais que cela engendre, les opérateurs peu scrupuleux préfèrent rejeter les substances polluantes dans la mer.

330. Conséquences des pollutions volontaires. Ces rejets constituent une source significative de pollution du milieu marin, car ils contiennent des substances chimiques qui sont nocives pour les organismes vivants dans l'eau. Ces substances altèrent la qualité de l'eau de manière à rendre celle-ci inapte à la vie aquatique et perturbent l'équilibre des écosystèmes marins⁹⁸⁵.

331. Le dispositif européen de lutte contre les pollutions volontaires. Pour pallier cela, l'UE adopte des mesures aussi bien préventives que répressives. La prévention consiste en la pratique de taxes portuaires dissuasives⁹⁸⁶. Quant aux mesures répressives, selon les dispositions du droit de l'UE⁹⁸⁷, les États membres ont l'obligation de qualifier ces rejets d'infractions et d'y appliquer des sanctions dissuasives, effectives et proportionnées. Pour cela, il faut que les contrevenants soient identifiés et appréhendés. Pour y parvenir, l'article 10⁹⁸⁸ de la directive 2005/35/CE dispose que l'AESM doit coopérer avec les États

⁹⁸³ Directive 2005/35/CE précitée, modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JO n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.

⁹⁸⁴ Directive 2019/883 du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets de navires, JOUE n° L 151 du 7 juin 2019, p. 116.

⁹⁸⁵ Pour plus de détails sur la pollution causée par les rejets en mer, voir notamment :

HIRSCH (P.), GÜNTHER (C.), *Contamination of the marine environment by ships: Theoretical and applied aspects*, Springer Science & Business Media, 2010.

International Maritime Organization (IMO). (2018). *Pollution prevention and response: The role of the International Maritime Organization*.

KÄLLQVIST (T.), ERIKSSON (C.), *The impact of shipping on the marine environment*, *Journal of Shipping and Trade*, 1(1), 2003, pp. 1-6.

PEETERS (H.), VAN HULLE (H.), *Environmental impacts of shipping*, éd. Routledge, 2015;

TORFINN (A.), HØGÅSEN (T.), *Shipping and the environment: Improving environmental performance in marine transportation*, éd. Edward Elgar Publishing, 2013.

⁹⁸⁶ Pour plus de détails sur cette pratique, voir notamment LANGLAIS (P.), *Sécurité maritime et droit de l'UE*, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, (chapitre 2 de cette thèse).

⁹⁸⁷ Directive 2005/35/CE précitée.

⁹⁸⁸ Art. 10 de la directive 2005/35/CE en date du 7 sept. 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005, p. 11, modifiée par la

membres dans l'élaboration d'une solution technique et fournir une assistance technique pour permettre que les rejets délictueux en mer soient constatés en temps réel et les contrevenants identifiés.

Ces solutions peuvent, selon le même article, consister en des actions telles que le pistage des rejets, soit par repérage, soit par surveillance satellite. Selon l'article 10 (2)⁹⁸⁹ du même texte, l'AESM peut élaborer des systèmes d'informations nécessaires à la mise en œuvre de la directive 2005/35/CE. Elle peut également mettre en place des méthodes de traçage permettant d'établir un lien entre les substances polluantes détectées en mer et un navire qui en serait à l'origine.

332. CleanSeaNet et la lutte contre les pollutions volontaires.

Sur la base de ces dispositions, la surveillance de l'espace maritime à l'échelle régionale s'est avérée nécessaire pour pallier les pollutions sus évoquées. C'est la raison pour laquelle l'AESM a développé le système CleanSeaNet, opérationnel depuis le 16 avril 2007.

Ce système repose sur un service d'imagerie satellitaire provenant de satellites exploités par plusieurs agences, européennes et non européennes⁹⁹⁰. Cette imagerie satellitaire permet de repérer la présence de nappe d'hydrocarbures par des images qui sont ensuite analysées. Sur la base de ces images, ce système alerte les États membres sur la présence de pollution et aide à localiser et identifier les contrevenants. Le système CleanSeaNet lutte également contre les pollutions accidentelles⁹⁹¹ et contre les pollutions causées par les installations pétrolières et gazières⁹⁹². Les États membres ont un accès

directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JO n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.

⁹⁸⁹ Art. 10 (2) de la directive 2005/35/CE en date du 7 sept. 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE n° L 255 du 30 sept. 2005, p. 11, modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JO n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.

⁹⁹⁰ Les satellites RADASAT 1 et 2 exploités par l'agence spatiale canadienne et le satellite SENTINEL 1 exploité par l'agence spatiale européenne.

⁹⁹¹ Selon le Rapport CleanSeaNet First Génération en date du 16 avril 2007 publié le 31 janvier 2011 par l'AESM, 2011, 61 p.

⁹⁹² Art. 2 du règlement 100/2013 en date du 15 jan. 2013 modifiant le règlement 1406/2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime, JOUE n° L 39 du 9 févr. 2013, p. 30.

direct au système CleanSeaNet et peuvent en temps réel orienter l'action des moyens opérationnels.

333. Les inconvénients de CleanSeaNet. Malgré les avantages du système CleanSeaNet, il ne peut pas détecter tous les cas de pollution en mer pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ce système utilise des satellites et des capteurs côtiers pour surveiller l'état de la mer, ce qui signifie qu'il ne peut pas détecter les pollutions qui se produisent sous la surface de l'eau. En outre, le système ne peut pas détecter les pollutions qui se produisent dans des endroits où il n'y a pas de capteurs côtiers, il y a donc de potentielles zones non couvertes.

De plus, ce système ne peut pas détecter toutes les pollutions accidentelles, car certaines pollutions sont difficiles à détecter en utilisant des satellites et des capteurs côtiers. Par exemple, certains types de produits chimiques peuvent être difficiles à détecter, surtout si leur concentration est faible ou s'ils se dispersent rapidement dans l'eau.

334. Malgré ces limites, les données⁹⁹³ recueillies par CleanSeaNet sont très précieuses. Elles sont combinées à celles de SafeSeaNet, permettant ainsi l'identification des navires présents sur une zone de pollution maritime.

B. LE RESEAU SAFESEANET ET LA SECURISATION DE L'ESPACE MARITIME.

335. Définition et rôle de SafeSeaNet. Le réseau européen de suivi électronique de navires et de marchandises SafeSeaNet est un système de gestion de la navigation maritime. Il s'agit d'une interface entre les différents systèmes d'informations des États membres de l'UE⁹⁹⁴ sur la sécurité maritime. Il rassemble les informations stockées dans les bases de données nationales de ces États⁹⁹⁵ et se présente sous la forme d'un système central permettant l'échange en continu des flux d'informations transmis par les systèmes d'identification automatique. SafeSeaNet vise à améliorer la sécurité, l'efficacité et la durabilité de la navigation en mer. Il offre une gamme de services tels que l'information

⁹⁹³ Le recueil de ces données par CleanSeaNet pose également le problème de la preuve. En effet, dans quelles mesures ces données peuvent servir de preuves lors d'un procès ? Les États membres peuvent-ils utiliser les données de CleanSeaNet en vue de poursuites contre les pollueurs ?

⁹⁹⁴ Mais également de la Norvège et de l'Islande.

⁹⁹⁵ MEYLAN (M.), Surveillance du trafic maritime, Tourisme et droit n° 66, 2005, p. 13.

météorologique, la gestion de la circulation maritime, l'assistance à la navigation et l'échange de données entre les navires et les autorités maritimes.

336. L'intégration de SafeSeaNet au sein de l'AESM. La gestion technique de SafeSeaNet a été confiée à l'AESM depuis 2004. Grâce à ce réseau, l'AESM fournit aux administrations nationales⁹⁹⁶ des références leur permettant de localiser en temps réel les navires et leurs cargaisons dangereuses dans les eaux européennes.

337. SafeSeaNet fournit des informations capitales pour l'ordre public en mer. Ce réseau intègre un nombre important d'informations relatives au trafic maritime dans plusieurs domaines, notamment celles du système communautaire de suivi de trafic, ou encore celles exigées dans le cadre du contrôle de l'État du port. En ce qui concerne le système communautaire de suivi de trafic, il a été créé en 2002 par la directive 2002/59/CE⁹⁹⁷. C'est d'ailleurs en application de cette directive que le réseau SafeSeaNet sera créé. Sur la base de cette directive, les navires ont l'obligation de se doter d'un système d'identification automatique dont le but est de réduire les risques tels que l'abordage ou l'échouement en mer⁹⁹⁸. Ce système de suivi sera amélioré par la directive 2009/17/CE⁹⁹⁹.

Les principaux éléments d'informations, divers et variés, contenus dans le réseau SafeSeaNet¹⁰⁰⁰ et mis à la disposition des administrations nationales, sont pour la plupart relatifs à l'entrée et à la sortie des ports, aux marchandises dangereuses et polluantes, à la survenance d'incident et à la présence de navires à risque. Il s'agit notamment des positions des navires en temps quasi réel basées sur le système d'identification automatique (AIS)¹⁰⁰¹ ; des positions historiques archivées des navires¹⁰⁰² ; des informations supplémentaires provenant des

⁹⁹⁶ Les administrations nationales des États membres de l'UE et aussi de la Norvège et de l'Islande.

⁹⁹⁷ Art. 14 de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002 précité.

⁹⁹⁸ BLIN (O.), La protection de l'espace maritime : l'enjeu de la sécurité maritime, *Revue de l'Union européenne* 2002, p. 87.

⁹⁹⁹ Directive 2009/17/CE du 13 avril 2009, JOUE n° L. 131 du 28 mai 2009, p. 101.

Cette directive comporte également des dispositions sur le traitement des navires en détresse par l'État côtier. GRARD, (L.), Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne, *Revue de Droit des transports* 2009. Étude 13.

¹⁰⁰⁰ Site de l'AESM <https://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html> Consulté en juillet 2022.

¹⁰⁰¹ C'est-à-dire toutes les six minutes.

¹⁰⁰² Sur plusieurs années.

comptes rendus de navires basés sur l'AIS¹⁰⁰³ ; des heures estimées ou réelles d'arrivée et de départ ; des détails des marchandises dangereuses transportées à bord ; des informations sur les incidents liés à la sécurité affectant les navires ; des informations sur les incidents liés à la pollution affectant les navires ; des détails des déchets transportés à bord et à décharger¹⁰⁰⁴ ; des informations relatives à la sécurité des navires¹⁰⁰⁵ ; des informations sur l'emplacement des pétroliers à simple coque encore en circulation de nos jours ; des informations sur la localisation des navires qui ont été bannis des ports de l'UE ; et enfin des couches cartographiques numériques¹⁰⁰⁶. Toutes ces informations permettent d'améliorer la sécurité maritime et portuaire, le trafic maritime et la protection du milieu marin¹⁰⁰⁷.

338. SafeSeaNet et le recoupement d'informations. En matière de contrôle des pêches, il existe un système européen de surveillance satellitaire¹⁰⁰⁸ créée par le règlement (CE) n° 686/97 du 19 avril 1997¹⁰⁰⁹ et le règlement (CE) n° 1489/97 du 30 avril 1997¹⁰¹⁰. Ce système localise les navires de pêche européens et permet la communication avec les États membres compétents de la zone de pêche où ils se trouvent. Les informations provenant de ce système ont été intégrées au système SafeSeaNet sur la base de la coopération entre l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECF) et l'AESM¹⁰¹¹. Grâce à cela, les deux agences européennes ont pu affiner leurs

¹⁰⁰³ par exemple, nom/numéros d'identification, pavillon, dimensions, route, vitesse, destination et type de navire.

¹⁰⁰⁴ Depuis juin 2015.

¹⁰⁰⁵ Depuis juin 2015 également.

¹⁰⁰⁶ Contenant des informations notamment sur les profondeurs, les aides à la navigation, les dispositifs de séparation du trafic, les mouillages, les emplacements des stations AIS.

¹⁰⁰⁷ Site de l'AESM <https://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html> Consulté en juillet 2022.

¹⁰⁰⁸ PROUTIERE-MAULIN (G.), LEBOEUF (C.), Police des pêches, Jurisclasseur Environnement, Fasc. 3895, 2012, par. 27 et s.

¹⁰⁰⁹ Règlement CE n° 686/97 du 19 avril 1997, JOCE n° L 102, p. 1.

¹⁰¹⁰ Règlement CE n° 1489/97 en date du 30 avril 1997 établissant les modalités d'application du règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil en ce qui concerne les systèmes de surveillance de navire par satellite, JOCE n° L 202 du 30 Juill. 1997, p. 18.

Règlement n° 2244/2003 du 18 déc. 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite, JOCE n° L 333, p 17, abrogé par le règlement d'exécution UE n° 404/2011 de la Commission du 8 avr. 2011 portant modalité d'application du règlement CE n° 1224/2009, JOUE n° L 112 du 30 avr. 2011.

¹⁰¹¹ SSN-VMS synergies project – Evaluation report, AESM, 17 sept. 2012, 30 p.

connaissances respectives sur la situation maritime, ce qui leur permet de mieux remplir leurs fonctions respectives dans le maintien de l'ordre public en mer.

Bien plus, le Projet pilote Blue Belt¹⁰¹² lancé en 2010 est une concrétisation de la coopération entre agences européennes¹⁰¹³ et autorités douanières nationales, car il vise à transmettre à ces dernières¹⁰¹⁴ des informations disponibles à travers SafeSeaNet afin de faciliter les contrôles de documents par l'État du port. Ce projet s'inscrit dans le cadre des nouvelles tâches de l'AESM¹⁰¹⁵.

339. Les avantages de SafeSeaNet. Le système SafeSeaNet est un atout considérable pour le maintien de l'ordre public en mer¹⁰¹⁶. Il permet en effet une surveillance en temps réel de l'état de la mer. Il utilise des satellites et des capteurs côtiers pour surveiller en temps réel l'état de la mer dans les eaux européennes, ce qui permet de détecter rapidement les pollutions accidentelles et de réagir rapidement pour limiter les dommages causés à l'environnement marin. Il peut couvrir de vastes zones. Le système utilise des satellites et des capteurs côtiers pour surveiller l'état de la mer, ce qui lui permet de couvrir de vastes zones.

340. Les inconvénients de SafeSeaNet. Il existe toutefois certaines limites à l'utilisation de SafeSeaNet. Tout d'abord, le système n'est pas disponible dans toutes les régions du monde, ce qui peut limiter son utilisation dans certains endroits. De plus, il peut y avoir des problèmes de couverture ou de mise à jour des données dans certaines zones, ce qui peut affecter la qualité et

¹⁰¹² Pour plus d'informations sur ce projet, consulter le site dédié : <https://www.ird.fr/blue-belt-initiative>
Consulté en janvier 2024.

¹⁰¹³ AESM, Centre satellitaire de l'Union européenne (CSUE) Action Commune du Conseil en date du 20 juil. 2001 relative à la création d'un Centre satellitaire de l'Union européenne, JO L 200 du 25 juil. 2001, pp. 5-11.

Agence européenne de défense (AED) Action commune n° 2004/551/PESC du Conseil en date du 12 juil. 2004 relative à la création de l'agence européenne de défense, JO L 245 du 17 juil. 2004, pp. 17-28.

¹⁰¹⁴ Autorités douanières situées sur la route d'un navire.

¹⁰¹⁵ Règlement modificatif (UE) n° 100/2013 en date du 15 jan. 2013 modifiant le règlement 1406/2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime, JOUE n° L 39 du 9 févr. 2013, p. 30.

¹⁰¹⁶ Pour plus de détails sur les atouts et les limites du système SafeSeaNet, voir notamment :

NIELSEN (M. K.), SafeSeaNet: un système de gestion de la navigation maritime pour une meilleure sécurité en mer, *Le Journal de la Navigation*, vol. 60, 2007, pp. 95-107 ;

CHRISTENSEN (B. G.), L'utilisation de SafeSeaNet pour améliorer l'efficacité de la navigation maritime, *Revue Maritime Policy & Management*, vol. 36, 2009, pp. 547-561 ;

LARSEN (J. A.), Evaluation de la performance de SafeSeaNet en tant que système de gestion de la navigation maritime, *Shipping and Trade*, vol. 3, 2018, pp. 1-18 ;

JORGENSEN (N. C.), L'impact de SafeSeaNet sur la sécurité maritime: une étude de cas, *Accident Analysis & Prevention*, vol. 111, 2017, pp. 44-53.

l'exactitude de l'information fournie. En outre, SafeSeaNet dépend de la technologie de communication, et il peut y avoir des problèmes de transmission des données en raison de conditions météorologiques ou de la distance.

341. Après avoir exploré en détail l'intégration réussie de plusieurs systèmes de surveillance maritime au sein de l'AESM, nous examinerons dans un second temps un autre aspect essentiel de son rôle, en l'occurrence la mise en œuvre d'une surveillance maritime intégrée.

II. LA MISE EN ŒUVRE D'UNE SURVEILLANCE MARITIME INTEGREE GRACE À L'AESM

« Immensité des espaces maritimes, menace et risques accrus du fait de l'importance du trafic maritime, de la course au gigantisme lancée en matière de transport de marchandise et de passagers, émergence de nouveaux risques et de nouvelles menaces sous l'influence de la globalisation et de la technologisation de la Société ... Autant de facteurs qui justifient l'accroissement du nombre de mesures et moyens de surveillance des activités humaines en mer » ;

Cédric LEBOEUF¹⁰¹⁷

342. La mise en œuvre d'une surveillance maritime intégrée au sein de l'AESM. La surveillance maritime intégrée de l'Union européenne (EU Integrated Maritime Surveillance, EU IMS) est un système de surveillance maritime conçu pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes en facilitant la coopération entre les autorités maritimes des États membres de l'UE et en renforçant la gestion des flux maritimes.

343. La surveillance maritime intégrée, un outil de la Politique maritime intégrée. La surveillance maritime intégrée est née de la volonté de sécuriser au mieux les eaux européennes et les différents intérêts européens se rapportant à la mer. Elle consiste en l'intégration des différents systèmes et réseaux de surveillance aussi bien nationaux que communautaires déjà existants. L'intégration en est la pierre angulaire, car la surveillance maritime intégrée a été mise en place dans le cadre de la politique maritime intégrée de l'UE (PMI)¹⁰¹⁸. En

¹⁰¹⁷ LEBOEUF (C.), Menaces et risques en mer, implications juridiques de la surveillance satellitaire, ADMO n° 30 du 01/01/2012, pp. 137-151, p. 137.

¹⁰¹⁸ Pour plus de détails sur la PMI, voir en Introduction le paragraphe n° 75, pp. 46 et s.

effet, cinq secteurs constituent la pierre angulaire de la PMI¹⁰¹⁹, en l'occurrence les énergies renouvelables, l'aquaculture, le tourisme maritime et côtier, l'exploitation minière des fonds océaniques et les biotechnologies bleues. Pour intégrer ces cinq secteurs, la PMI s'est construite autour des cinq domaines intersectoriels¹⁰²⁰ que sont : la croissance bleue¹⁰²¹, la planification de l'espace maritime encore appelée planification spatiale maritime (PSM), le renforcement de la connaissance du milieu marin, la stratégie relative aux bassins maritimes, et enfin la surveillance maritime intégrée.

La surveillance maritime intégrée permet une mise à disposition optimale de toutes les informations utiles à la réalisation de différentes missions de contrôle. Elle est destinée aux autorités européennes compétentes notamment dans les domaines du transport, de la pêche, de la défense ou encore des frontières extérieures. Cette mise à disposition d'informations est nécessaire au maintien de l'ordre public en mer, car elle permet aux autorités sus évoquées d'intervenir efficacement.

344. Pour que cette mise à disposition d'informations puisse être opérée, la surveillance maritime intégrée s'appuie sur l'échange d'informations **(A)** et sur le regroupement de divers systèmes d'informations préexistantes **(B)**.

A. L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS AU SERVICE DE LA SURVEILLANCE MARITIME INTEGREE

345. L'échange d'informations au service de la surveillance maritime. La mise en commun d'informations recueillies lors de la surveillance maritime vise un double objectif. Elle tend d'une part à améliorer l'efficacité de la surveillance des espaces maritimes, mais aussi à permettre d'optimiser l'action

¹⁰¹⁹ Par une déclaration en faveur d'un agenda maritime pour la croissance et l'emploi, effectuée en 2012 à Chypre par les ministres européens en charge de la PMI, ces cinq secteurs qui constituent la pierre angulaire de la PMI ont été mis en exergue.

¹⁰²⁰ Site du Parlement européen (consulté en déc. 2022)

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/121/politique-maritime-integree-de-l-union-europeenne>

¹⁰²¹ Aujourd'hui on parle d'économie bleue

des moyens humains et d'éviter des surcoûts opérationnels¹⁰²². En effet, face aux risques et menaces en mer, la surveillance maritime est quotidiennement assurée par une multitude d'opérateurs¹⁰²³ qui collectent des informations destinées à leur propre usage. La Commission européenne a mis en place un environnement commun d'échange et de partage de toutes les informations collectées par ces différents opérateurs. Il s'agit du CISE¹⁰²⁴, véritable réseau européen de la mer¹⁰²⁵.

346. Le CISE, Environnement commun de partage d'informations. S'inscrivant dans un contexte de surveillance globale¹⁰²⁶, le CISE est régi par plusieurs principes directeurs¹⁰²⁷. Le premier consiste à relier entre elles les différentes communautés d'utilisateurs dans le but de permettre aux États de tirer le meilleur parti des informations relatives à la surveillance maritime¹⁰²⁸. Le second consiste à élaborer un cadre technique non hiérarchique applicable aux systèmes de contrôle et de surveillance maritimes¹⁰²⁹. Le but est de permettre la collecte, la fusion, l'analyse, la diffusion et la gestion de données provenant de la surveillance maritime à un niveau de décentralisation le plus approprié. Le troisième consiste à permettre un échange et le partage d'informations entre

¹⁰²² FAYE (F.), Une stratégie navale pour XXI^e siècle. La maîtrise de l'information sur mer, La Revue Maritime, 2005, n° 471.

¹⁰²³ Il s'agit des administrations nationales ou des agences européennes notamment chargés de la défense, du contrôle des frontières, des douanes, de la pollution marine, du contrôle des pêches, de la sûreté et de la sécurité maritimes, de la gestion du trafic maritime, de la gestion des accidents et des catastrophes, de la recherche et du sauvetage.

¹⁰²⁴ Environnement commun de partage d'informations, en anglais *Common Information Sharing Environment*, d'où l'abréviation CISE.

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime: Un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, 15 oct. 2009, COM (2009) 538 final.

¹⁰²⁵ LEBOEUF (C.), De l'émergence d'un véritable réseau européen de surveillance maritime, Revue de l'Union européenne, 2013, p. 13 et s.

¹⁰²⁶ GRARD (L.) Droit européen des transports, 15 nov. 2011/15 fév. 2012, Revue de droit des transports 2012, Chronique I.

¹⁰²⁷ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime: Un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, 15 oct. 2009, COM (2009) 538 final.

¹⁰²⁸ Point 4.1 de la Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime : Un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, 15 oct. 2009, COM (2009) 538 final.

¹⁰²⁹ Point 4.2 de la Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime : Un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, 15 oct. 2009, COM (2009) 538 final.

autorités civiles et autorités militaires dans le but d'éviter les doublons et surtout d'améliorer le rapport coût-efficacité¹⁰³⁰.

347. La genèse du partage d'informations. La mise en place d'un tel environnement d'échange d'informations aux fins de surveillance maritime ne date pas d'hier. Elle a certes été consacrée dans le cadre de la PMI, mais les prémices de sa mise en place datent d'avant l'entrée en vigueur du Traité de Maastricht. En effet, en 1975, le Conseil des Communautés européennes adopte la directive 93/75/CEE (HAZMAT)¹⁰³¹ instaurant un premier système d'échange d'informations relatives au transport de matières dangereuses. Ensuite, en mars 2000 le premier paquet Erika¹⁰³² prévoit trois séries de mesures renforçant et harmonisant le régime des inspections par l'État du port au sein de l'UE¹⁰³³. Selon ces mesures, « les informations recueillies lors des contrôles dans chaque port ou lors des vérifications par les sociétés de classification seront largement diffusées, à partir notamment de la banque de données EQUASIS, de sorte que soit systématiquement connu l'état d'un navire et qu'en cas d'accident les responsabilités de chacun soient clairement établies »¹⁰³⁴.

Plusieurs autres textes européens adoptés avant la PMI vont encourager l'échange d'informations dans le cadre de la surveillance maritime. C'est le cas notamment de la directive 2002/59/CE du 27 juin 2002¹⁰³⁵ qui met en place un système communautaire de suivi du trafic des navires. Elle vise à améliorer la

¹⁰³⁰ Point 4.3 de la Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime : Un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, 15 oct. 2009, COM (2009) 538 final.

¹⁰³¹ Directive 93/75/CEE du Conseil en date du 13 sept. 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, JOCE n° L 247 du 5 oct. 1993, p. 0019-0027.

¹⁰³² Proposé par la Commission européenne, Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier, 20 mars 2000, COM.

(2000) 142 final, non publié au JO (entrée en vigueur le 22 juill. 2003).

¹⁰³³ Dir. 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil, 19 déc. 2001, modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), JOCE, n° L. 19, 22 janv. 2002. 17-31.

¹⁰³⁴ Commission européenne, Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier, 20 mars 2000, COM (2000) 142 final, non publié au JO (entrée en vigueur le 22 juill. 2003).

¹⁰³⁵ Dir. 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, 27 juin 2002, JOCE, n° L. 208/10, 5 août, modifiée par Dir. 2009/17/CE, JOUE, n° L. 131, 28 mai 2009.

collecte et l'échange des données entre les autorités maritimes des États membres. L'article 14 de cette directive met en place une obligation de coopération aux fins d'interopérabilité des systèmes nationaux. C'est aussi le cas du règlement (CE) n° 724/2004¹⁰³⁶ qui complète le code ISPS. Il présente notamment l'objectif de « garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté maritime »¹⁰³⁷. De même, le Livre vert de 2006¹⁰³⁸ met en exergue le besoin croissant d'une intégration des moyens de surveillance des espaces maritimes. Sont notamment incités à ce titre l'échange d'informations et la constitution d'équipes communes d'enquête¹⁰³⁹.

348. L'AESM et le partage d'informations. Le CISE permet donc le partage d'informations maritimes provenant soit de la surveillance maritime¹⁰⁴⁰, soit du résultat de ces inspections¹⁰⁴¹. Dans le cadre de la surveillance maritime, ce partage d'informations consiste à faciliter les échanges d'informations entre agences européennes. L'AESM est d'ailleurs un point de connexion entre les agences européennes, car elle répertorie les informations et facilite leur accès par les autres agences européennes. La directive n° 2014/100/UE de la Commission¹⁰⁴² a vocation à perfectionner la synergie entre SafeSeaNet, les autres dispositifs de surveillance de l'Union et les systèmes externes, notamment par satellite. Cette synergie participe à la mise en place du CISE en impliquant toutes les différentes autorités en charge de la surveillance maritime, en l'occurrence l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), mais également l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) et l'Agence européenne de garde-côtes et garde-frontières (Frontex).

¹⁰³⁶ Règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, JOCE n° L 129 du 29 avr. 2004, p. 1.

¹⁰³⁷ Code ISPS, Partie A, Objectifs, 1.2.3.

¹⁰³⁸ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers, 7 juin 2006, COM/2006/0275 final, p. 30.

¹⁰³⁹ Décision-cadre 2002/465/JAI du Conseil relative aux équipes communes d'enquête, 13 juin 2002, JOCE, n° L.162 du 20 juin 2002.

¹⁰⁴⁰ SafeSeaNet, Thétis, LRIT.

¹⁰⁴¹ Inspections menées au nom de la Commission à l'égard des sociétés de classification agréées, études statistiques et comparatives portant sur le trafic maritime et le contrôle par l'État du port, sur les accidents et incidents survenus en mer, sur la formation des gens de mer, Art. 2(3-4) du règlement 1406/2002.

¹⁰⁴² Directive 2014/100/UE de la Commission en date du 28 oct. 2014, JOUE n° L. 308 du 29 oct. 2014, p. 82.

B. LE REGROUPEMENT DES SYSTEMES DE SURVEILLANCE MARITIME AU SERVICE DE
LA SURVEILLANCE MARITIME INTEGREE

349. L'AESM et le regroupement de systèmes de surveillance maritime. Au sein de l'UE, il existe trois principaux systèmes de surveillance, CleanSeaNet, SafeSeaNet et LRIT. L'objectif du regroupement de ces systèmes de surveillance maritime est de les rendre interopérables au sein d'un système central. En application de la directive 2002/59/CE¹⁰⁴³, un groupe de pilotage de haut niveau pour la gouvernance du système et des services maritimes numériques¹⁰⁴⁴ a été mis en place par décision de la Commission européenne en date du 11 avril 2016¹⁰⁴⁵. Ce groupe de pilotage de haut niveau est une entité autonome chargée de définir l'orientation de ce projet de regroupement. Il a en outre pour mission d'assister la Commission dans la mise en œuvre de la directive 2010/65/UE¹⁰⁴⁶, de veiller à la coopération entre les organismes des États membres et la Commission, à l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes de surveillance et d'assurer l'échange d'expérience et de bonnes pratiques. La gestion de ce système central a été confiée à l'AESM, car son expérience dans la gestion de système d'informations a fait d'elle le cadre tout désigné pour le développement d'un tel projet.

350. Les atouts du regroupement des systèmes de surveillance maritime. Ce regroupement de systèmes de surveillance maritime présente en principe beaucoup d'avantages. Premièrement, il doit permettre une amélioration de la connaissance situationnelle. En effet, en regroupant plusieurs systèmes de surveillance maritime, il devient possible d'obtenir une vue

¹⁰⁴³ Directive 2002/59/CE en date du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système de suivi du trafic des navires et d'information, JOUE n° L 208 du 5 août 2002, p. 10.

¹⁰⁴⁴ Ce groupe compte un représentant de chaque État membre et un représentant de la Commission européenne.

¹⁰⁴⁵ Décision UE de la Commission européenne en date du 11 avr. 2016 établissant le groupe de pilotage de haut niveau pour la gouvernance du système et des services maritimes numériques, JOUE L 96 du 12 avr. 2016, pp. 46-49, qui abroge la décision de la Commission européenne n° 2009/584/CE du 31 juillet 2009 établissant le groupe de pilotage de haut niveau *SafeSeaNet*, JO L 201 du 1 août 2009, pp. 63-64.

La mise en place de ce groupe de pilotage est prévue par les dispositions de l'Annexe III de la directive 2002/59/CE, modifiée par la directive 2009/17/CE.

¹⁰⁴⁶ Directive 2010/65/UE en date du 20 oct. 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, JOUE n° L 283 du 29 oct. 2010, p. 1.

d'ensemble plus complète de la situation en mer. Cela permet de mieux comprendre les activités maritimes, de détecter les menaces potentielles et d'identifier les schémas de comportement anormaux.

Ce regroupement permettrait également une augmentation de la couverture géographique. En combinant les données de différents systèmes de surveillance, on peut élargir la zone de couverture géographique. Ce regroupement permettrait dès lors de surveiller de vastes étendues maritimes qui étaient auparavant difficiles à surveiller de manière exhaustive. Les opérations de surveillance peuvent être étendues aux zones reculées, réduisant les espaces non contrôlés.

Ce regroupement permettrait en outre une meilleure coordination entre les acteurs. Il faciliterait en effet la coordination entre les différentes entités impliquées dans le maintien de l'ordre public en mer, notamment les agences européennes et les autorités portuaires. Cette coordination permettrait un échange d'informations plus fluide, une meilleure communication et une coordination plus efficace lors des différentes opérations.

Bien plus, ce regroupement contribuerait à une meilleure utilisation des ressources. En regroupant les systèmes de surveillance maritimes, on éviterait les redondances et les chevauchements inutiles. L'utilisation des ressources disponibles s'en trouverait optimisé, les doublons seraient évités et les efforts seraient concentrés sur les zones et les activités à haut risque.

Enfin, ce regroupement permettrait une prise de décision plus éclairée, car les décideurs disposeraient d'une vision d'ensemble plus complète grâce au regroupement des systèmes de surveillance maritime. Ils bénéficieraient de données plus fiables et d'une meilleure compréhension de la situation, ce qui faciliterait la planification des opérations.

351. Malheureusement, aucune information n'est actuellement disponible sur l'état d'avancement de ce projet de regroupement de systèmes de surveillance maritime.

Conclusion du Chapitre 2 : L'AESM : Un acteur majeur du maintien global de l'ordre public en mer

« L'Agence européenne pour la sécurité maritime n'est pas qu'en charge de mettre en œuvre la politique européenne de sécurité maritime, mais se présente comme une interface administrative permettant aux administrations maritimes nationales de coopérer, et comme un organe de conseil et d'expertise assistant la Commission européenne ».

Peter LANGLAIS¹⁰⁴⁷

352. L'AESM est un acteur majeur du maintien global de l'ordre public en mer. Au terme de ce chapitre, force est de relever l'importance de l'AESM dans le maintien de l'ordre public en mer, notamment au regard de ses prérogatives. Depuis sa création, l'AESM a sans cesse renforcé son rôle en tant qu'entité pivot dans l'architecture maritime de l'Europe. Au-delà de ses prérogatives initiales liées à la prévention de la pollution et à la sécurité maritime, l'AESM s'est positionnée comme une véritable garante de l'ordre public en mer en garantissant aussi la protection de l'environnement marin et la sûreté maritime. Véritable « aiguillon »¹⁰⁴⁸ du dispositif européen visant à sécuriser les espaces maritimes, la consolidation des missions originelles de l'AESM en fait une agence contribuant à l'effectivité et à l'efficacité de la politique européenne de sécurité maritime. Cette effectivité et efficacité sont rendues possibles grâce à l'aide qu'elle apporte à la Commission européenne et aux États membres dans l'élaboration et l'application du droit européen de la sécurité maritime, et enfin grâce à la mise à disposition d'informations relatives aux navires et au trafic maritime.

¹⁰⁴⁷ LANGLAIS (P.), Sécurité maritime et droit de l'UE, Thèse de doctorat, Paris II, 2016, p. 603.

¹⁰⁴⁸ De RUITER (W.), L'agence européenne de sécurité maritime (AESM) : l'aiguillon qui s'ajoute à l'arsenal européen, La Revue maritime n° 468, 2004, pp. 80-85.

353. L'ampleur de ses missions, couvrant tous les aspects de l'ordre public en mer, de la surveillance des eaux européennes à la formation des personnels maritimes, en passant par la coordination des interventions en cas d'urgence, démontre son engagement sans faille dans la protection des intérêts maritimes de l'UE. Sa capacité à collaborer étroitement avec divers acteurs, qu'il s'agisse d'organismes nationaux, d'autres agences européennes ou d'entités internationales, renforce sa position en tant qu'acteur majeur du maintien global de l'ordre public en mer.

354. Grâce aux révisions du règlement qui l'institue¹⁰⁴⁹, les actions de l'AESM ne se limitent plus à la sécurité maritime. Elles portent désormais sur les deux autres domaines de l'ordre public en mer, en l'occurrence la protection de l'environnement marin et la sûreté maritime¹⁰⁵⁰. À l'ère où les défis maritimes se complexifient, englobant des enjeux allant de la criminalité transnationale à la migration irrégulière, en passant par les risques environnementaux, l'AESM apporte donc, grâce à ces nouvelles missions une réponse coordonnée et efficace. Elle offre une vision intégrée de la sûreté et de la sécurité maritimes, assurant ainsi la libre circulation, le respect des droits de l'homme et la protection de l'environnement marin. Grâce à ces nouvelles missions, l'AESM est désormais une véritable agence européenne du maintien de l'ordre public en mer dans sa globalité.

355. En conclusion, l'AESM, par son expertise s'impose incontestablement comme un pilier central dans le dispositif de l'Union européenne pour garantir la paix, la sécurité et la stabilité en mer. Sa présence renforce la position de l'UE en tant qu'acteur maritime mondial, démontrant que l'ordre public en mer est non seulement une nécessité, mais également une réalité tangible grâce aux efforts incessants de l'AESM.

¹⁰⁴⁹ Voir la version consolidée de tous ces règlements sur le site Europa, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A02002R1406-20161006> consulté en janvier 2019

¹⁰⁵⁰ Voir en Annexe n° 9, le schéma sur les domaines qui composent de l'ordre public en mer.

CONCLUSION DU TITRE 2 : LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ MARITIME, UN ATOUT MAJEUR POUR LA CONTRIBUTION DE L'UE AU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

« Traduisant la volonté d'observer et de contrôler toute activité en mer, le concept même de surveillance maritime renvoie à une vision unifiée de la sécurité et de la sûreté maritimes [...], car elle appréhende les deux notions de la même manière ».

Cédric LEBOEUF¹⁰⁵¹

356. La politique européenne de sécurité maritime est un atout majeur pour la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. En définitive, force est de relever l'importance de la politique européenne de sécurité maritime dans la prévention et la gestion de certains événements en mer. Cette importance a été mise en exergue à travers l'analyse de ses deux aspects essentiels. D'une part, l'étude de son cadre normatif a permis de souligner le rôle des États et des régimes responsabilité dans le maintien de l'ordre public en mer. D'autre part l'analyse du rôle de l'AESM a permis de souligner son importance dans la mise en œuvre des normes relatives à la sécurité maritime. Grâce à ses capacités opérationnelles et sa coopération avec les États membres et les autres agences européennes, l'AESM est un véritable pilier du maintien de l'ordre public en mer.

357. En outre, force est aussi de relever que la surveillance maritime, étudiée dans ce Titre et mise en œuvre au sein de plusieurs agences européennes, est un outil transversal de mise en cohérence des politiques

¹⁰⁵¹ LEBOEUF (C.), De l'émergence d'un véritable réseau européen de surveillance maritime, *Revue de l'Union européenne*, 2013, p. 13 et s.

sectorielles. Elle sert aussi bien à lutter contre les activités illégales en mer telles que la pêche INN qu'à lutter contre les risques de pollution ou de collision en mer. La surveillance maritime n'est toutefois pas sans risque, car son utilisation peut être détournée à des fins criminelles. En effet, les moyens techniques dédiés à la surveillance maritime ou même plus largement à la sécurité de la navigation peuvent être piratés par des organisations criminelles. À titre d'exemple, l'Automatic Identification System (AIS) dont le but est de promouvoir la sécurité maritime a de nombreuses fois été détourné par les pirates somaliens pour cibler les navires à aborder¹⁰⁵².

358. Mais l'enjeu de la sécurité maritime ne se limite pas à la simple navigation. Avec l'essor de multiples activités en mer, les défis s'amplifient, englobant des préoccupations diversifiées menaçant l'ordre public en mer telles que la migration, la pêche illicite, la pollution ou encore la criminalité transfrontalière. Dans ce contexte mouvant, l'approche fragmentée traditionnelle de la surveillance maritime se révèle rapidement inadaptée. C'est ici qu'intervient la pertinence de la surveillance maritime intégrée pour l'Union européenne.

359. La surveillance maritime intégrée offre une vision holistique des activités en mer, permettant une réponse coordonnée et synergique face à des menaces et des défis interconnectés. Elle fusionne les informations provenant de diverses sources et secteurs, facilitant ainsi la détection précoce des menaces potentielles et une intervention rapide. En permettant à différents acteurs - qu'il s'agisse de garde-côtes, d'autorités douanières, de forces navales ou d'agences environnementales - de collaborer de manière fluide, elle optimise les ressources disponibles et maximise l'efficacité opérationnelle.

360. Pour l'Union européenne, cette approche intégrée s'avère être un atout inestimable. Elle renforce non seulement la sûreté et la sécurité de ses frontières maritimes, mais elle garantit également la protection de ses intérêts économiques, environnementaux et sociaux en mer. De plus, en promouvant une culture de partage de l'information et de coopération transfrontalière, elle solidifie la position de l'UE comme un bloc uni, déterminé à maintenir l'ordre public en mer.

¹⁰⁵² NORCHI (H. C.), PROUTIERE-MAULION (G.) (Dir.), *Piracy in comparative perspectives : Problems, Strategies, Law*, Paris-Londres, Ed. Pedone-Hart, 2002.

361. La surveillance maritime intégrée, à l'image de la politique maritime intégrée de l'UE dont elle émane, rassemble un nombre important d'acteurs et d'actions dans un objectif commun, celui de maintenir efficacement l'ordre public en mer. Bien que le regroupement de plusieurs systèmes de surveillance maritime présente de nombreux avantages, il existe également certains inconvénients à prendre en compte. Le premier est la complexité de l'intégration. En effet, l'intégration de plusieurs systèmes de surveillance maritime peut être techniquement complexe. Les différents systèmes peuvent utiliser différents protocoles de communication, formats de données ou niveaux de précision, ce qui nécessite un travail important pour harmoniser ces disparités et assurer une intégration fluide et efficace. Aussi, on peut craindre une interopérabilité limitée entre les différents systèmes à regrouper. En effet, certains systèmes de surveillance maritime peuvent être développés par des fournisseurs différents, utilisant des technologies et des normes différentes. Cela peut entraîner des problèmes d'interopérabilité entre les systèmes, rendant difficiles l'échange fluide d'informations et la collaboration entre les acteurs. On peut donc espérer que le groupe de travail de haut niveau accorde une attention particulière à ces deux aspects pour une meilleure contribution au maintien de l'ordre public en mer du regroupement des systèmes de surveillance maritime.

362. En somme, la surveillance maritime intégrée transcende les méthodologies traditionnelles pour apporter une solution adaptée aux réalités contemporaines. Pour l'UE, elle représente une évolution nécessaire, une garantie de résilience et une affirmation de sa détermination à préserver l'ordre public en mer.

CONCLUSION DE LA PARTIE 1 : L'INTÉGRATION DES NORMES RELATIVES À LA PÊCHE INN ET A LA SÉCURITÉ MARITIME

« Ce n'est, bien souvent, que lorsque les États ont le dos au mur, qu'ils acceptent de faire progresser l'intégration européenne ».

Claude BLUMANN¹⁰⁵³

363. L'intégration des normes relatives à la pêche INN et à la sécurité maritime est essentielle au maintien de l'ordre public en mer. Au terme de cette première partie, il convient de relever que l'intégration européenne, au même titre que les politiques européennes, progresse au fil des crises particulièrement graves relatives à l'ordre public en mer, notamment la crise migratoire et les catastrophes maritimes. Cette progression est notamment matérialisée par une importance tant quantitative que qualitative de textes contraignants pris par l'UE pour prévenir ou réparer les troubles à l'ordre public en mer.

364. En effet, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et les enjeux de sécurité maritime figurent parmi les principaux défis auxquels l'Union européenne est confrontée en matière de gouvernance des mers. Face à ces préoccupations, l'intégration effective des normes y afférentes au sein du cadre législatif et réglementaire de l'UE s'avère cruciale.

365. L'Union européenne, dans sa quête de la préservation des ressources halieutiques et de sécurité de ses eaux, a adopté une approche proactive en matière d'intégration des normes. Cela s'est traduit par l'adoption de réglementations strictes contre la pêche INN, avec des mesures allant de la certification des captures à des sanctions pour non-conformité. Ces mécanismes

¹⁰⁵³ BLUMANN (C.), PICOD (F.), L'Union européenne et les crises, Bruxelles, Bruylant, 2011, 349 p., préc. p. 19.

ont non seulement renforcé le contrôle et la surveillance des activités de pêche au sein des États membres, mais ont également permis d'exercer une influence sur les normes internationales, positionnant l'UE comme un leader mondial dans la lutte contre la pêche INN.

366. Parallèlement, en matière de sécurité maritime, l'UE a adopté de nombreux textes visant à garantir la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin. La mise en œuvre de ces normes se fait grâce à une collaboration étroite entre les agences européennes, les États membres et les parties prenantes de l'industrie, assurant ainsi une approche cohérente et intégrée.

367. L'intégration se trouve ainsi au cœur de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer, comme en témoignent les différentes politiques européennes mobilisées, les textes contraignants adoptés en la matière, les structures communes mobilisées que sont les agences européennes, la place centrale qu'occupe la politique maritime intégrée, l'intégration de la surveillance maritime au sein des agences européennes, ou encore la surveillance maritime intégrée. Cette intégration est un gage d'efficacité de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer, car elle garantit une application uniforme de normes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes sur l'ensemble de l'UE.

368. L'importance de cette intégration juridique se trouve également renforcée par la jurisprudence de la CJUE et du TIDM, qui a joué un rôle déterminant dans la mise en œuvre des politiques maritimes de l'UE. L'arrêt *Commission contre Pologne*¹⁰⁵⁴ par exemple, a souligné l'impératif de garantir l'application uniforme des normes de sécurité maritime au sein de l'Union, un principe fondamental pour assurer la cohérence et l'efficacité des politiques européennes. De même, l'arrêt *Bosphorus Queen Shipping*¹⁰⁵⁵ a mis en lumière les tensions profondes entre l'application des normes européennes et les enjeux de souveraineté nationale, un défi récurrent et complexe dans la gestion des espaces maritimes, où les États membres sont souvent confrontés à des conflits d'intérêts. Enfin, l'arrêt *Conseil contre Commission*¹⁰⁵⁶ dans le cadre de la lutte contre la pêche INN, illustre l'action vigoureuse de l'UE pour renforcer ses

¹⁰⁵⁴ CJUE, arrêt du 29 avril 2015, affaire C-623/13.

¹⁰⁵⁵ CJUE, arrêt du 13 septembre 2018, affaire C-15/17.

¹⁰⁵⁶ TIDM, avis consultatif du 8 octobre 2015, affaires 3/15 et 4/15.

mécanismes de contrôle et garantir la mise en œuvre des politiques maritimes, positionnant ainsi l'Union comme un acteur central dans la gouvernance des ressources maritimes à l'échelle mondiale.

369. Après avoir examiné en détail l'intégration des normes relatives à la pêche INN et à la sécurité maritime dans le cadre des politiques européennes issues du processus d'intégration, il est maintenant essentiel d'explorer une autre dimension de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. La prochaine partie sera donc consacrée à l'analyse de la manière dont les politiques européennes issues de la coopération intergouvernementale viennent compléter et renforcer cette intégration pour lutter contre les migrations illégales et la piraterie maritime. En combinant ces deux perspectives, nous approfondirons notre compréhension de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer.

PARTIE 2 : LA COOPÉRATION INTERGOUVERNEMENTALE AU SERVICE DU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

« La cohérence des politiques européennes est une exigence de la vie politique de l'Union. Cela signifie que nous devons travailler ensemble, de manière efficace et coordonnée, pour atteindre nos objectifs communs. Cela signifie également que nous devons veiller à ce que nos politiques ne se contredisent pas les unes les autres et ne nuisent pas à l'intérêt général de l'Union ».

Jean-Claude JUNCKER¹⁰⁵⁷

370. La coopération intergouvernementale au service du maintien de l'ordre public en mer. Plusieurs politiques européennes, majoritairement¹⁰⁵⁸ issues du processus de coopération intergouvernementale, mobilisée par l'UE dans sa contribution au maintien de l'ordre public en mer, ont la particularité d'être « décloisonnées ». En effet, contrairement aux politiques « cloisonnées » étudiées dans la première partie – le cloisonnement consistant à mobiliser une seule politique pour atteindre un objectif – les politiques européennes qui seront étudiées dans cette partie sont décloisonnées, car plusieurs d'entre elles sont mobilisées pour atteindre conjointement un seul objectif¹⁰⁵⁹. Ces politiques européennes s'intègrent de manière harmonieuse dans le cadre d'un projet ou d'un objectif global. Le décloisonnement de ces politiques européennes est essentiel, car il assure une action/contribution cohérente et

¹⁰⁵⁷ Jean – Claude JUNCKER, président de la Commission européenne de 2014 à 2019.

¹⁰⁵⁸ Parmi ces politiques européennes, on retrouve – comme il sera démontré – principalement celles issues de la coopération intergouvernementale, mais aussi celles issues du processus d'intégration.

¹⁰⁵⁹ Voir en Annexe n° 17 le Schéma sur la distinction entre cloisonnement et décloisonnement.

surtout plus efficace de la part de l'UE dans les domaines qui relèvent de sa compétence. Ce découplage est particulièrement important dans les contextes de crise où il est crucial que les politiques de l'UE soient coordonnées et adaptées aux évolutions de la situation.

371. Politiques européennes découplées et maintien de l'ordre public en mer. En ce qui concerne le maintien de l'ordre public en mer, dans la réponse de l'UE à la crise migratoire et à la recrudescence du phénomène de piraterie maritime, on observe un découplage de certaines politiques européennes, majoritairement issues du processus de coopération intergouvernementale, en l'occurrence, la Politique étrangère de sécurité commune (PESC), la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC)¹⁰⁶⁰ et l'Espace de liberté de sécurité et de justice (ELSJ). À cela s'ajoute la Politique de coopération au développement (PCD), qui, bien qu'initialement plus intergouvernementale, a progressivement intégré des mécanismes communautaires, illustrant ainsi un processus d'intégration croissant au sein de l'UE.

372. Une distinction à nuancer, des logiques entremêlées : intégration et intergouvernementalité. Toutefois, la distinction entre intégration et coopération intergouvernementale adoptée ici mérite d'être nuancée. Bien que plusieurs politiques mobilisées soient issues d'une logique intergouvernementale, certaines, comme l'ELSJ, illustrent un processus de communautarisation progressif, particulièrement dans le domaine migratoire. En effet, la gestion des flux migratoires, initialement intergouvernementale, s'est progressivement intégrée dans un cadre communautaire avec le traité d'Amsterdam. Cette évolution traduit une dynamique hybride où des mécanismes intergouvernementaux subsistent malgré une intégration croissante, notamment à travers des actions de coordination opérationnelle ou des partenariats bilatéraux.

De manière similaire, certaines actions mobilisées dans le cadre de politiques perçues comme relevant de la coopération intergouvernementale, telles que celles étudiées au Titre 2 de la Partie 2, ne s'inscrivent pas exclusivement

¹⁰⁶⁰ Selon l'article 24 du TUE, la PSDC est un élément de la PESC.

dans cette logique. Par exemple, les initiatives de financement de projets¹⁰⁶¹, en particulier celles mentionnées dans la Section 1 du Chapitre 2, sont issues de politiques communautaires intégrées. Ces actions reposent sur des instruments comme l'Instrument contribuant à la sécurité et à la paix ou le Fonds européen de développement, aujourd'hui consolidés dans l'Instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale de l'Union européenne. Ces mécanismes de financement, bien qu'orientés vers des objectifs de sécurité ou de développement, échappent à la stricte logique intergouvernementale de la PESC, démontrant ainsi une interaction et une complémentarité accrues entre les deux dynamiques.

Cette approche reflète une tension inhérente entre ces deux logiques : intégration et coopération intergouvernementale. Elle met en lumière la manière dont l'UE conjugue ces mécanismes pour renforcer son efficacité dans des situations complexes, comme celles du maintien de l'ordre public en mer. Par conséquent, la distinction proposée dans cette partie ne doit pas être perçue comme absolue, mais comme un outil analytique pour mieux comprendre les interactions entre ces différentes dynamiques, intégrative et coopérative.

373. L'espace de liberté sécurité et justice (ELSJ)¹⁰⁶² désigne l'ensemble des mesures mises en place par l'UE pour garantir la liberté, la sécurité et la justice sur l'ensemble de l'UE. Il comprend notamment les domaines de la justice pénale, de la police, de l'immigration et de l'asile, ainsi que de la protection des données et de la sécurité des frontières. Son objectif est de créer une zone de sécurité et de justice communes à l'ensemble de l'UE, qui permettrait de garantir la liberté de circulation et de séjour pour les citoyens de l'UE. Il s'appuie sur des instruments tels que l'acquis de Schengen, qui prévoit la suppression des contrôles aux frontières intérieures de l'UE, et le règlement Dublin, qui fixe les critères pour déterminer l'État responsable de l'examen d'une demande d'asile. Ses fondements juridiques sont principalement prévus par les traités, à l'article 67

¹⁰⁶¹ Le financement des projets provient initialement de l'Instrument contribuant à la sécurité et à la paix et du Fonds européen de développement, intégrés désormais dans l'Instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale de l'Union européenne.

¹⁰⁶² Voir en Annexe n° 20 l'Histoire de l'Espace de liberté sécurité et justice (ELSJ).

du TFUE¹⁰⁶³, qui prévoit que l'UE peut adopter des mesures en matière de justice pénale et de police afin de contribuer à la protection des intérêts de l'Union. Cet article prévoit également que l'UE peut adopter des mesures en matière d'immigration et d'asile, dans le respect des compétences et des obligations découlant des traités et des droits fondamentaux reconnus par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. La CJUE joue également un rôle important dans l'élaboration et l'interprétation des règles de l'espace de liberté, sécurité et justice. Elle a rendu de nombreuses décisions importantes dans ce domaine, qui ont contribué à préciser les contours de l'ELSJ et à en définir les limites¹⁰⁶⁴.

374. La Politique Etrangère de Sécurité Commune (PESC)

quant à elle est un domaine de la politique de l'UE qui vise à renforcer la sécurité et la stabilité de l'Union et de ses citoyens, ainsi que la paix et la sécurité internationales. La PESC comprend la politique étrangère de l'UE (PE) et la politique européenne de sécurité commune¹⁰⁶⁵. La PE vise à promouvoir les intérêts et les valeurs de l'UE à l'étranger, notamment en matière de commerce, de développement et de relations avec les États tiers. Elle comprend également la gestion des crises et la résolution de conflits. La politique européenne de sécurité commune quant à elle vise à renforcer la sécurité de l'UE et de ses citoyens en promouvant la coopération entre les États membres et en développant une

¹⁰⁶³ Art. 67 du TFUE : L'Union constitue un espace de liberté, de sécurité et de justice dans le respect des droits fondamentaux et des différents systèmes et traditions juridiques des États membres. 2. Elle assure l'absence de contrôles des personnes aux frontières intérieures et développe une politique commune en matière d'asile, d'immigration et de contrôle des frontières extérieures qui est fondée sur la solidarité entre États membres et qui est équitable à l'égard des ressortissants des États tiers. Aux fins du présent titre, les apatrides sont assimilés aux ressortissants des États tiers. 3. L'Union œuvre pour assurer un niveau élevé de sécurité par des mesures de prévention de la criminalité, du racisme et de la xénophobie, ainsi que de lutte contre ceux-ci, par des mesures de coordination et de coopération entre autorités policières et judiciaires et autres autorités compétentes, ainsi que par la reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires en matière pénale et, si nécessaire, par le rapprochement des législations pénales. 4. L'Union facilite l'accès à la justice, notamment par le principe de reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires et extrajudiciaires en matière civile.

¹⁰⁶⁴ CJUE, 21 déc. 2011, C-411/10 et C-493/10 : dans cet arrêt, la CJUE a statué notamment sur l'interprétation de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. La CJUE a ainsi précisé que la Charte s'oppose à ce que les États membres de l'UE renvoient de manière systématique les demandeurs d'asile vers le premier État membre où ils ont été enregistrés, si cela risque de les exposer à des traitements inhumains ou dégradants.

¹⁰⁶⁵ Art. 24 du TUE : La compétence de l'Union en matière de politique étrangère et de sécurité commune couvre tous les domaines de la politique étrangère ainsi que l'ensemble des questions relatives à la sécurité de l'Union, y compris la définition progressive d'une politique de défense commune qui peut conduire à une défense commune.

approche commune aux questions de sécurité. Elle couvre un large éventail de domaines, tels que la lutte contre le terrorisme, la piraterie, la cybersécurité, la gestion des crises, la non-prolifération nucléaire et la défense. Elle vise également à renforcer la coopération avec les États tiers dans ces domaines et à promouvoir la paix et la stabilité dans le monde. Elle a pour fondement juridique les articles 21 à 23 du TUE¹⁰⁶⁶ et l'article 42 du TFUE¹⁰⁶⁷. Elle est mise en œuvre par divers organes et mécanismes de l'UE, tels que le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) et le Conseil de l'Union européenne pour la politique de sécurité et de défense (CPSD).

375. La politique de Sécurité et de Défense Commune (PSDC)

est une politique de l'UE qui vise à renforcer la sécurité de l'UE et à améliorer sa capacité à agir dans le domaine de la défense. Elle a été renforcée avec l'adoption du traité de Lisbonne. La PSDC vise à soutenir la coopération entre les États membres de l'UE en matière de sécurité et de défense, notamment en développant une capacité de défense commune et en coordonnant les politiques de défense nationale. Elle comprend également des instruments de gestion des crises, tels que l'Eufor (force opérationnelle de l'UE pour la paix), et vise à renforcer la coopération avec les organisations internationales, comme l'OTAN. Ses fondements juridiques sont principalement les articles 42 à 46 du TUE¹⁰⁶⁸. Elle s'appuie sur la PESC définie par les articles 21 à 23 du TUE¹⁰⁶⁹. La PSDC est

¹⁰⁶⁶ Art. 21 à 23 du TUE définissent le cadre juridique et les principes directeurs de la politique étrangère et de sécurité de l'UE. L'article 21 définit les objectifs de la PESC, notamment le maintien de la paix, la prévention des conflits et le renforcement de la sécurité internationale. L'article 22 précise que la PESC est basée sur la coopération entre les États membres et sur le respect des principes de la Charte des Nations unies. Enfin, l'article 23 établit les principes et les modalités de mise en œuvre de la PESC, y compris la prise de décision par consensus, la solidarité entre les États membres en cas d'agression armée, et la coopération avec les organisations internationales et les États tiers.

¹⁰⁶⁷ Art. 42 du TFUE : Les dispositions du chapitre relatif aux règles de concurrence ne sont applicables à la production et au commerce des produits agricoles que dans la mesure déterminée par le Parlement européen et le Conseil dans le cadre des dispositions et conformément à la procédure prévues à l'article 43, paragraphe 2, compte tenu des objectifs énoncés à l'article 39.

¹⁰⁶⁸ Art. 42 à 46 du TUE établissent le cadre juridique et les mécanismes de coopération en matière de sécurité et de défense au sein de l'UE. L'article 42 définit les objectifs et les moyens de la PSDC, notamment la protection des intérêts stratégiques de l'UE, le maintien de la paix et le renforcement de la sécurité internationale, en complémentarité avec les politiques de l'OTAN. Les articles suivants précisent les modalités de mise en œuvre de la PSDC, notamment la coopération entre les États membres, le recours à des missions civiles et militaires, ainsi que la possibilité de recourir à des actions conjointes en cas de menace terroriste ou d'agression armée.

¹⁰⁶⁹ Art. 21 à 23 du TUE précités.

mise en œuvre par le Conseil de l'UE et la Commission européenne, en coopération avec les États membres. Le Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité est responsable de la mise en œuvre de la PSDC au sein de l'UE.

376. Enfin, **la politique de coopération au développement de l'UE (PCD)** vise à soutenir la croissance économique et le développement durable dans les États en développement et les États en transition. Elle a pour objectif de réduire la pauvreté et les inégalités, et de promouvoir la démocratie, l'état de droit et les droits de l'homme dans ces États. Elle s'appuie sur une approche globale et intégrée, qui vise à mettre en œuvre des actions de développement dans tous les domaines de l'aide au développement, y compris l'aide financière, l'aide technique et la coopération en matière de commerce et d'investissement. Elle vise également à renforcer la coopération avec les organisations internationales et régionales, les ONG et la société civile. Elle est mise en œuvre par la Commission européenne, en coopération avec les États membres de l'UE et les États partenaires. Le commissaire européen en charge du développement est responsable de la mise en œuvre de cette politique au sein de l'UE. Ses fondements juridiques se trouvent principalement dans les traités, aux articles 208 du TFUE¹⁰⁷⁰ et 177 du TFUE¹⁰⁷¹.

377. Dans cette partie il sera question d'analyser l'efficacité de ces différentes politiques européennes pour répondre d'une part à la crise migratoire

¹⁰⁷⁰ Art. 208 du TUE : La politique de l'Union dans le domaine de la coopération au développement est menée dans le cadre des principes et objectifs de l'action extérieure de l'Union. La politique de coopération au développement de l'Union et celles des États membres se complètent et se renforcent mutuellement. L'objectif principal de la politique de l'Union dans ce domaine est la réduction et, à terme, l'éradication de la pauvreté. L'Union tient compte des objectifs de la coopération au développement dans la mise en œuvre des politiques qui sont susceptibles d'affecter les États en développement.

L'Union et les États membres respectent les engagements et tiennent compte des objectifs qu'ils ont agréés dans le cadre des Nations Unies et des autres organisations internationales compétentes.

¹⁰⁷¹ Art. 177 du TFUE : Sans préjudice de l'article 178, le Parlement européen et le Conseil, statuant par voie de règlements conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, définissent les missions, les objectifs prioritaires et l'organisation des fonds à finalité structurelle, ce qui peut comporter le regroupement des fonds. Sont également définies selon la même procédure, les règles générales applicables aux fonds, ainsi que les dispositions nécessaires pour assurer leur efficacité et la coordination des fonds entre eux et avec les autres instruments financiers existants.

Un Fonds de cohésion, créé selon la même procédure contribue financièrement à la réalisation de projets dans le domaine de l'environnement et dans celui des réseaux transeuropéens en matière d'infrastructure des transports.

par voie maritime (**Titre 1**) et d'autre part à la recrudescence du phénomène de piraterie maritime (**Titre 2**).

Titre 1 : La contribution de la coopération intergouvernementale à la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime

Titre 2 : La contribution de la coopération intergouvernementale à prévention de la piraterie maritime

TITRE 1: LA CONTRIBUTION DE LA COOPÉRATION INTERGOUVERNEMENTALE À LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION ILLÉGALE PAR VOIE MARITIME

« La Méditerranée, c'est mille choses à la fois. Non pas un paysage, mais d'innombrables paysages. Non pas une mer, mais une succession de mers. Non pas une civilisation, mais plusieurs civilisations superposées [...] La Méditerranée est un carrefour antique. Depuis des millénaires, tout conflue vers cette mer, bouleversant et enrichissant son histoire ».

Fernand BRAUDEL¹⁰⁷²

378. En luttant contre l'immigration illégale par voie maritime, la coopération intergouvernementale est au service du maintien de l'ordre public en mer. La migration sans cesse grandissante que le monde connaît de nos jours n'est pas une nouveauté, car les hommes ont toujours été en mouvement. La génétique, les textes sacrés, l'archéologie ou encore l'anthropologie montrent à suffire que l'humanité s'est construite sur la base de ces mouvements¹⁰⁷³. Au fil des années, les causes de ces mouvements ont progressivement évolué. De nos jours les migrations trouvent leurs causes notamment dans les dégradations climatiques, la misère, ou encore la multiplication de l'insécurité générée par les conflits armés¹⁰⁷⁴. Ces migrations se sont amplifiées aux portes de l'UE, notamment par la mer Méditerranée.

¹⁰⁷² BRAUDEL (F.), *La Méditerranée : l'espace et l'histoire*, Tome 1, Paris, éd. Flammarion, 1985, p. 10

¹⁰⁷³ BERRAMDANE (A.), *La militarisation des frontières de l'UE*, *Revue de l'Union européenne*, 2018, p 222 et s.

¹⁰⁷⁴ La guerre entre la Russie et l'Ukraine qui a commencé le 24 février 2022 en est un exemple.

379. La crise migratoire et la mer Méditerranée. Reliant trois continents¹⁰⁷⁵, la Méditerranée est une zone de forte migration¹⁰⁷⁶, car elle est le théâtre d'importants mouvements¹⁰⁷⁷. Ces mouvements génèrent une crise migratoire sans précédent, source de troubles pour l'ordre public en mer. Ces troubles, matérialisés par les activités illégales que sont la traite des êtres humains et le franchissement illégal des frontières européennes, font subir à l'UE diverses pressions¹⁰⁷⁸ dont la plus emblématique est la pression sécuritaire. En effet, cette crise migratoire, en plus d'être liée aux activités illicites organisées par des réseaux criminels de passeurs, engendre également une multitude d'actes illicites¹⁰⁷⁹.

380. L'UE face à la crise migratoire. Face à cette crise, l'UE tente de maintenir l'ordre public en mer par le biais d'un certain nombre de politiques¹⁰⁸⁰. Il s'avère que les bases juridiques sur lesquelles reposent les réponses de l'UE à la crise migratoire sont parfois difficiles à appréhender. Elles sont diverses, réparties dans les deux traités¹⁰⁸¹ et ont beaucoup évolué au fil des années.

381. Des bases juridiques réparties dans les deux traités. La gestion de l'immigration s'est faite au départ dans le cadre de la coopération

¹⁰⁷⁵ Le nord de l'Afrique, le sud de l'Europe et le Proche-Orient.

¹⁰⁷⁶ BLANCHARD (E.), RODIER (C.), Crise migratoire, ce que cachent les mots, *Plein droit* n° 111, avr. 2016, pp. 3-6.

¹⁰⁷⁷ Migrations économiques, religieuses et désormais politique due aux déplacements forcés découlant du printemps arabe et des conflits entre États :

Conflit entre Israël et notamment la Palestine, la Liban, la Syrie ;

Conflit entre le Maroc et l'Algérie ;

Conflit entre la Grèce et la Turquie ;

Conflit entre la Libye, l'Égypte et la Tunisie ...

¹⁰⁷⁸ Pression humaine, car des individus en situation de vulnérabilité prennent d'énormes risques pour accéder à l'espace européen, risques au péril de leur vie, et sont victimes de réseaux de traite d'être humain.

Pression juridique, car le législateur européen doit en faire sa priorité et adapter les règles européennes à ce contexte en prenant des mesures efficaces.

Pression économique, car cette crise engendre d'énormes dépenses. Un rapport du Sénat évalue à 10,2 milliards d'euros le coût européen de la crise des migrants en 2015-2016 politique. *cf.* Mieux financer la sécurité de l'Union européenne, Rapp. d'information n° 397 (2015-2016) de Mme F. Keller, fait au nom de la commission des Affaires européennes, déposé le 11 févr. 2016, [en ligne] ...

Pression politique, car cette crise alimente des tensions au sein des États membres, notamment sur la question de la fermeture des frontières.

Sur ces différentes pressions, voir notamment LATOUR (X.), Les forces de sécurité françaises et la lutte contre l'immigration clandestine, *Revue Critique de Droit International Privé*, 2016, p. 637 et s.

¹⁰⁷⁹ Les migrants sont le plus souvent confrontés durant leur parcours pour franchir illégalement la frontière à des vols, viols, esclavage (sexuel ou pas).

¹⁰⁸⁰ KARAMANLI (M.), VERPILLIERE (C.), Les politiques européennes en matière de lutte contre l'immigration irrégulière au regard des migrations en Méditerranée, Rapport d'information de l'Assemblée nationale n° 2579 du 11 fév. 2015.

¹⁰⁸¹ TFUE et TUE.

intergouvernementale, d'abord en dehors de l'UE dans le cadre des accords Schengen¹⁰⁸², puis dans le cadre du traité de Maastricht¹⁰⁸³. Cette gestion a été communautarisée avec le traité d'Amsterdam et la création de l'ELSJ¹⁰⁸⁴. Elle s'est développée dans le cadre de la politique commune d'immigration¹⁰⁸⁵. Cette politique a ensuite progressivement été externalisée¹⁰⁸⁶ et trouve désormais sa traduction concrète dans la politique européenne de voisinage¹⁰⁸⁷. Enfin, cette gestion s'est concrétisée par le biais de la militarisation des frontières extérieures de l'UE, à travers les opérations et missions entreprises dans le cadre de la PSDC, et coordonnées par les agences mises en place dans le cadre de l'ELSJ¹⁰⁸⁸.

382. Des fondements juridiques divers et variés. La gestion de la crise migratoire repose sur la combinaison de quatre politiques européennes, en l'occurrence les aspects d'immigration et d'asile de l'Espace de liberté de sécurité et de justice (l'ELSJ), la Politique européenne de sécurité commune (PESC), la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC) et la Politique de coopération au développement (PCD).

¹⁰⁸² Les accords de Schengen du 14 juin 1985 constituent la première étape de la mise en place de l'espace Schengen.

Pour plus de détails sur l'espace et les accords Schengen, voir notamment :

HREBLAY (V.), Les accords de Schengen : Origine, fonctionnement et avenir, éd. Bruylant, 1998, 189 p.

LALOIX (L.), DESSBERG (F.), PALAUDE (S.), Frontières en Europe depuis le congrès de Vienne 1815, éd. Presses Universitaires de Valenciennes, 2020, 415 p.

¹⁰⁸³ Art 29 du Traité de Maastricht, 3^{ème} pilier.

¹⁰⁸⁴ Réparti entre le 1^{er} et le 3^{ème} pilier.

¹⁰⁸⁵ Sommet Européen de Tempère des 15 et 16 oct. 1999 dont l'objectif était de doter l'UE d'une politique commune d'immigration et d'asile.

¹⁰⁸⁶ Sommet Européen de Tempère qui préconise la coopération étroite avec les États tiers de transit et d'origine, fait du partenariat avec les États tiers un élément déterminant du succès de la politique commune ... Conclusions de la présidence, pts 11 et 22.

Sommet de Séville des 21 et 22 juin 2002 qui impose l'insertion d'une clause de gestion conjointe des flux migratoires dans tout accord de coopération ou d'association entre l'UE et les États tiers ... Conclusions de la présidence, pt 33 ;

Sommet de Bruxelles des 4 et 5 nov. 2005 au cours duquel le programme de la Haye est adopté.

¹⁰⁸⁷ Codifiée par le Traité de Lisbonne, art. 8 TUE, elle fait des voisins de l'Union des gardes-frontières, des auxiliaires politiques chargés de réguler et d'atténuer la pression migratoire sur l'Union. Pour plus de détails, voir BERRAMDANE (A.), La politique de voisinage de l'Union européenne, in SCHNIDER (C.), Voisinage et bon voisinage à la croisée des droits interne, international et communautaire, Grenoble, Univ. Pierre Mendès-France, 2009, p. 30 et s., [en ligne] consulté le 12 septembre 2022.

https://cejm.univ-grenoble-alpes.fr/sites/cejm/files/Mediatheque/voisinage_et_bon_voisinage.pdf

¹⁰⁸⁸ Frontex notamment. Cet agence sera étudiée plus en détail dans le second Chapitre ce Titre, p. ...

Le premier fondement a pour trait la politique de l'UE relative au contrôle de ses frontières extérieures, énoncée aux articles 77 (1) b¹⁰⁸⁹ et 77 (2)¹⁰⁹⁰ du TFUE. Ils visent à assurer le contrôle des personnes et la surveillance du franchissement des frontières extérieures de l'UE et fondent la création de l'agence Frontex¹⁰⁹¹.

Le deuxième fondement résulte de la politique commune de l'immigration énoncée aux articles 79 (1)¹⁰⁹² et 79 (2) c¹⁰⁹³ du TFUE. Le but de cette politique est de prévenir et de lutter contre l'immigration illégale et la traite des êtres humains¹⁰⁹⁴.

Le troisième fondement dérive de la PSDC mentionnée aux articles 21 (2) a¹⁰⁹⁵, 21 (3)¹⁰⁹⁶ et 43 (1)¹⁰⁹⁷ du TUE. Le but de cette politique est de défendre la sécurité, l'intégrité territoriale et l'indépendance des États membres de l'UE. Sur ce fondement, l'UE mène des missions et des opérations, civiles et militaires, relatives à la gestion des frontières. Il s'agit notamment des missions civiles¹⁰⁹⁸

¹⁰⁸⁹ Art. 77 (1) b du TFUE : L'Union développe une politique visant : à assurer le contrôle des personnes et la surveillance efficace du franchissement des frontières extérieures.

¹⁰⁹⁰ Art. 77 (2) d du TFUE : Aux fins du paragraphe 1, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, adoptent les mesures portant sur : toute mesure nécessaire pour l'établissement progressif d'un système intégré de gestion des frontières extérieures.

¹⁰⁹¹ Cet agence sera étudiée plus en détail dans le second Chapitre ce Titre, p. ...

¹⁰⁹² Art. 79 (1) du TFUE : L'Union développe une politique commune de l'immigration visant à assurer, à tous les stades, une gestion efficace des flux migratoires, un traitement équitable des ressortissants d'État tiers en séjour régulier dans les États membres, ainsi qu'une prévention de l'immigration illégale et de la traite des êtres humains et une lutte renforcée contre celles-ci.

¹⁰⁹³ Art. 79 (2) c du TFUE : Aux fins du paragraphe 1, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, adoptent les mesures dans les domaines suivants : l'immigration clandestine et le séjour irrégulier, y compris l'éloignement et le rapatriement des personnes en séjour irrégulier.

¹⁰⁹⁴ Le règlement n° 2016/1624 portant création de Frontex fait référence à cette base juridique.

¹⁰⁹⁵ Art. 21 (2) a du TUE : L'Union définit et mène des politiques communes et des actions et œuvre pour assurer un haut degré de coopération dans tous les domaines des relations internationales afin : a) de sauvegarder ses valeurs, ses intérêts fondamentaux, sa sécurité, son indépendance et son intégrité.

¹⁰⁹⁶ Art. 21 (3) du TUE : L'Union respecte les principes et poursuit les objectifs visés aux paragraphes 1 et 2 dans l'élaboration et la mise en œuvre de son action extérieure dans les différents domaines couverts par le présent titre et par la cinquième partie du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que de ses autres politiques dans leurs aspects extérieurs.

L'Union veille à la cohérence entre les différents domaines de son action extérieure et entre ceux-ci et ses autres politiques. Le Conseil et la Commission, assistés par le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, assurent cette cohérence et coopèrent à cet effet.

¹⁰⁹⁷ Art. 41 (1) du TUE : Les dépenses administratives entraînées pour les institutions par la mise en œuvre du présent chapitre sont à la charge du budget de l'Union.

¹⁰⁹⁸ Le soutien aux forces de sécurité du Niger et du Mali dans la lutte contre le terrorisme et la criminalité inclut aussi la lutte contre les trafiquants de migrants.

EUCAP Sahel Niger¹⁰⁹⁹ et EUCAP Sahel Mali¹¹⁰⁰ instituées par les articles 28¹¹⁰¹, 42 (4)¹¹⁰² et 43 (2)¹¹⁰³ du TUE, et de la mission d'assistance EUBAM Libya¹¹⁰⁴ avec les mêmes fondements, en l'occurrence les articles 28, 42 (4), 43 (2) du TUE. Il s'agit également l'opération militaire Sophia basée sur les articles 43 (2), 42 (4)¹¹⁰⁵ 43(1) du TUE, ou IRINI basée sur les articles 42(2) et 43(3) du TUE.

Le quatrième fondement est la politique de coopération au développement (PCD). En effet, les objectifs d'actions extérieures de l'UE figurent à l'article 21 du

¹⁰⁹⁹ Décision n° 2012/392/PESC du Conseil en date du 16 juill. 2012, concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 187, 17 juill., p. 48 ; Décision n° 2014/482/PESC du Conseil en date du 22 juill. 2014, mod. décis. 2012/392/PESC concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 217, 23 juill., p. 31, art. 2.

¹¹⁰⁰ Décision n° 2014/219/PESC du Conseil en date du 15 avr. 2014, relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 113, 16 avr., p. 21 ; Décision (PESC) 2017/50 du Conseil en date du 11 janv. 2017, mod. décis. 2014/219/PESC relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 7, 12 janv., p. 18, art. 2.

¹¹⁰¹ Art 28 du TUE : Lorsqu'une situation internationale exige une action opérationnelle de l'Union, le Conseil adopte les décisions nécessaires. Elles fixent leurs objectifs, leur portée, les moyens à mettre à la disposition de l'Union, les conditions relatives à leur mise en œuvre et, si nécessaire, leur durée.

¹¹⁰² Art. 42 (4) du TUE : Les décisions relatives à la politique de sécurité et de défense commune, y compris celles portant sur le lancement d'une mission visée au présent article, sont adoptées par le Conseil statuant à l'unanimité, sur proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité ou sur initiative d'un État membre. Le haut représentant peut proposer de recourir aux moyens nationaux ainsi qu'aux instruments de l'Union, le cas échéant conjointement avec la Commission.

¹¹⁰³ Art. 43 (2) du TUE : Le Conseil adopte des décisions portant sur les missions visées au paragraphe 1 en définissant leur objectif et leur portée ainsi que les modalités générales de leur mise en œuvre. Le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, sous l'autorité du Conseil et en contact étroit et permanent avec le comité politique et de sécurité, veille à la coordination des aspects civils et militaires de ces missions.

¹¹⁰⁴ Le but de cette mission d'assistance est d'aider les autorités libyennes à se doter des capacités nécessaires pour améliorer la sécurité aux frontières libyennes terrestres, maritimes et aériennes et, à plus long terme, à définir une stratégie plus large de gestion intégrée des frontières.

Décision n° 2013/233/PESC du Conseil en date du 22 mai 2013, relative à la mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye (EUBAM Libya), JOUE, n° L. 138, 24 mai, p. 15 ; Décision (PESC) n° 2016/207 du Conseil en date du 15 févr. 2016, mod. décis. 2013/233/PESC relative à la mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye (EUBAM Libya), JOUE, n° L. 39, 16 févr., p. 45, art. 1 et 2.

¹¹⁰⁵ Précité.

TUE¹¹⁰⁶ et le contenu de ces actions relève de la Partie V du TFUE¹¹⁰⁷. Mais il s'avère que les actions extérieures de l'UE en matière migratoire ne figurent ni dans les objectifs de l'article 21 du TUE, ni dans la Partie V du TFUE. Ces actions sont fondées sur l'article 79(3) du TFUE¹¹⁰⁸. C'est sur cette base que l'UE exerce ses compétences externes en matière de lutte contre les migrations irrégulières. Cet exercice lui permet d'assurer une gestion plus efficace des flux migratoires dans le cadre de ses relations avec les États tiers¹¹⁰⁹ et de s'affirmer comme acteur international. Cet exercice se fait dans le cadre de la politique de coopération au développement (PCD) dont l'objectif principal est l'éradication de la pauvreté¹¹¹⁰. Les actions relatives à la lutte contre l'immigration irrégulière entrent dans le cadre de la PCD. En effet, pour la CJUE, elles permettent d'en accomplir les objectifs¹¹¹¹, notamment en ce qui concerne les accords conclus entre l'UE et les États tiers avec des dispositions relatives à la réadmission¹¹¹².

¹¹⁰⁶ Art. 21 du TFUE : 1. Tout citoyen de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, sous réserve des limitations et conditions prévues par les traités et par les dispositions prises pour leur application. 2. Si une action de l'Union apparaît nécessaire pour atteindre cet objectif, et sauf si les traités ont prévu des pouvoirs d'action à cet effet, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent arrêter des dispositions visant à faciliter l'exercice des droits visés au paragraphe 1. 3. Aux mêmes fins que celles visées au paragraphe 1, et sauf si les traités ont prévu des pouvoirs d'action à cet effet, le Conseil, statuant conformément à une procédure législative spéciale, peut arrêter des mesures concernant la sécurité sociale ou la protection sociale. Le Conseil statue à l'unanimité, après consultation du Parlement européen.

¹¹⁰⁷ Partie V du TFUE.

¹¹⁰⁸ Art. 79 (3) du TFUE : L'Union peut conclure avec des pays tiers des accords visant la réadmission, dans les pays d'origine ou de provenance, de ressortissants de pays tiers qui ne remplissent pas ou qui ne remplissent plus les conditions d'entrée, de présence ou de séjour sur le territoire de l'un des États membres.

¹¹⁰⁹ BERRAMDANE (A.), ROSSETTO (J.), *La politique européenne d'immigration*, Paris, éd. Karthala, 2009, pp. 52 et s. et 119 et s.

¹¹¹⁰ La politique de coopération au développement vise à aider les États en développement à surmonter leurs difficultés économiques et sociales afin de promouvoir leur développement durable et le bien-être de leurs populations. La lutte contre la pauvreté est au cœur de cette politique, qui vise à fournir une aide financière, technique et matérielle aux États en développement afin de leur permettre de mettre en place des politiques et des programmes visant à améliorer les conditions de vie de leurs populations.

¹¹¹¹ Le protocole de lutte contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, a été ratifié par l'UE au titre de sa compétence externe en matière de coopération au développement. Décision 2006/616 du Conseil du 24 juillet 2006, JO L 262 du 22 sept. 2006, p. 1.

¹¹¹² CJUE 3 déc. 1996, Portugal c/ Conseil, aff. C-268/94, EU:C:2014:903 ; CJUE 11 juin 2014, Commission c/ Conseil, aff. C-377/12, pt. 55

383. La combinaison de ces différents fondements a permis à l'UE d'élaborer une réponse pragmatique d'urgence à la crise migratoire¹¹¹³. Cette réponse consiste en la mise en place de diverses opérations et en l'adoption d'une série de mesures qui constituent un cadre normatif approprié (**Chapitre 1**). Au-delà, l'agence Frontex mise en place par l'UE assure l'efficacité d'un tel cadre normatif (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime

Chapitre 2 : Frontex : l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime

¹¹¹³ CHASSIN (C. – A.), Espace de liberté, de sécurité et de justice, la crise des migrants, l'Europe à la croisée des chemins, Europe n° 3 mars 2016, dossier 3, 15 p.

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime

« La réalité des migrations, éternelles et par essence mouvantes, invite à la modestie. Aucun texte ne pourra figer cette réalité plus humaine, plus diverse et plus aléatoire encore que bien d'autres. Tout texte, si respectueux des règles formelles de démocratie soit-il, ne trouvera sa mise en œuvre concrète dans le respect des valeurs fondamentales que les sociétés contemporaines se donnent, que dans les lectures que les juges en feront ».

Jean-Yves CARLIER, François CREPEAU¹¹¹⁴

384. Le cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime contribue au maintien de l'ordre public en mer. L'essor des migrations, notamment par voie maritime, représente un des défis majeurs auxquels l'Union européenne a dû faire face au cours des dernières décennies. Face à l'afflux de migrants cherchant à rejoindre les côtes européennes, souvent dans des conditions dramatiques, et alors que les flux migratoires se multiplient pour diverses raisons¹¹¹⁵, la gestion de ces flux est devenue une priorité pour l'UE. Le cadre normatif mis en place par l'UE pour répondre à ce défi cherche à équilibrer le respect des droits fondamentaux des migrants, les préoccupations sécuritaires des États membres et les obligations internationales.

¹¹¹⁴ CARLIER (J. – Y.), CREPEAU (F.), Le droit européen des migrations : exemple d'un droit en mouvement ?, AFDI, vol. 57, 2011, pp. 641-674, [en ligne], Consulté en déc. 2020
doi : <https://doi.org/10.3406/afdi.2011.4202>

https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2011_num_57_1_4202

¹¹¹⁵ Qu'il s'agisse de conflits, de crises économiques ou de changements climatiques.

385. La réponse de l'UE face à la crise migratoire et à la gestion des flux de migrants. Ce cadre normatif se divise en deux volets complémentaires. D'une part, il comprend des réponses opérationnelles, civiles et militaires, visant à gérer des situations de crise spécifiques, notamment à travers des opérations de gestion de la crise migratoire (**Section 1**). D'autre part, il dépasse la simple gestion de crise pour englober une approche plus globale et préventive visant à contrôler les flux migratoires à long terme, à travers des politiques de contrôle des frontières extérieures et de coopération avec les États tiers (**Section 2**). Dans cette optique, la distinction entre les deux sections ne repose pas seulement sur une différence de nature des politiques – gestion de crise versus gestion préventive des flux –, mais aussi sur l'implication de différentes compétences et instruments juridiques, avec la Section 1 étant principalement liée à la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC), tandis que la Section 2 est étroitement liée à des politiques intégrées de l'UE, comme la politique commune de contrôle des frontières extérieures, qui ne relève pas du cadre intergouvernemental.

Section 1 : Les opérations européennes de gestion de la crise migratoire

Section 2 : L'action européenne de gestion des flux de migrants

SECTION 1 : LES OPERATIONS EUROPEENNES DE GESTION DE LA CRISE MIGRATOIRE

« Le problème de la migration n'a pas disparu et il continuera de nous occuper dans les années à venir. Mais nous avons réussi à persuader la plupart des acteurs de calmer leurs émotions et de se concentrer sur des initiatives plus pragmatiques permettant de protéger nos frontières, sur la lutte contre les passeurs, ainsi que sur la coopération avec la Libye et d'autres États africains ».

Donald TUSK¹¹¹⁶

386. Les opérations européennes de gestion de la crise migratoire. De façon générale, afin de répondre aux crises, tant actuelles que potentielles, l'UE met en place un certain nombre d'opérations, dites de opérations gestion de crise¹¹¹⁷.

Ces opérations de gestion de crise sont menées par l'UE ou par l'un de ses États membres. Elles visent à prévenir ou gérer des crises ou des conflits à l'intérieur ou à l'extérieur¹¹¹⁸ de l'UE. Ces opérations peuvent avoir des objectifs divers, tels que la protection des civils, la stabilisation de la situation sur le terrain, le maintien de la paix et de la sécurité internationales, ou encore la reconstruction d'un État après un conflit.

¹¹¹⁶ Discours prononcé par le président Donald Tusk lors de la cérémonie d'ouverture de l'année universitaire 2019-2020 au Collège d'Europe.

Disponible en ligne, consulté en janvier 2023

<https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2019/11/13/keynote-speech-by-president-donald-tusk-at-the-opening-ceremony-of-the-2019-2020-academic-year-at-the-college-of-europe/>

¹¹¹⁷ Pour plus de détails sur ces opérations, voir :

HAMONIC (A.), Opération de gestion de crise : des évolutions contrastées, Revue Trimestrielle de Droit Européen, 2019, p 744.

¹¹¹⁸ FLAESCH-MOUGIN (C.), BILLET (C.) et HAMONIC (A.), Politiques extérieures, actions extérieures de l'Union européenne. Approche transversale des relations extérieures de l'Union Européenne, [en ligne], 2010,].

Ces opérations, menées dans le cadre de la PESC et de la PSDC, sont déployées aussi bien au sein qu'en dehors de l'UE. Chaque année, un nombre important d'opérations de gestion de crise sont menées par l'UE¹¹¹⁹.

387. Les deux catégories d'opérations de gestion de crise de l'UE. Ces opérations de gestion de crise sont soit des opérations civiles, soit des opérations militaires.

Les opérations civiles ont en général pour objectif de protéger les personnes vulnérables, de maintenir la paix¹¹²⁰ et la sécurité, de préserver les droits de l'homme et de soutenir le processus de rétablissement et de reconstruction après une crise. Elles se concentrent sur le renforcement de l'État de droit (Mission EULEX/EU)¹¹²¹, l'observation (Mission EUMM/EU)¹¹²², le conseil (Mission EUAM/EU)¹¹²³, la police (Mission EUPOL/EU)¹¹²⁴, le renforcement des capacités (Mission EUCAP/EU)¹¹²⁵ et l'assistance aux frontières (Mission EUBAM/EU)¹¹²⁶.

Les opérations militaires quant à elles répondent à des situations de crise qui impliquent une menace pour la paix et la sécurité internationales. Ces opérations peuvent inclure des activités telles que la surveillance et la reconnaissance, le maintien de la paix, la stabilisation, la protection humanitaire, le désarmement et la reconstruction post-conflit. Ces opérations sont menées par les États membres de l'UE en collaboration avec les organes de l'UE telles que le Service Européen pour l'Action Extérieure (SEAE) et le Conseil de l'Union européenne. Il y a actuellement sept missions/opérations militaires en cours :

¹¹¹⁹ Ainsi, en 2019 par exemple, seize opérations de gestion de crise ont été déployées par l'UE. HAMONIC (A.), Opération de gestion de crise : des évolutions contrastées, Revue Trimestrielle de Droit Européen, 2019, p 744.

¹¹²⁰ DUCROQUETZ (F.), L'Union européenne et le maintien de la paix, Thèse, Droit, Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2010.

¹¹²¹ *Rule of Law Mission* : EULEX au Kosovo.

¹¹²² *Monitoring Mission* : EUMM en Géorgie

¹¹²³ *Advisory Mission* : EUAM en Irak ; EUAM en Ukraine.

¹¹²⁴ *Police Mission* : EUPOL COPPS dans les Territoires palestiniens.

¹¹²⁵ *Capacity Building Mission* : EUCAP SAHEL au Mali, EUCAP SAHEL au Niger et EUCAP Somalie. Ces trois missions seront étudiées plus en détail, cf. pp. 265 et s., et pp. 348 et s.

¹¹²⁶ *Border Management Mission* : EUBAM en Moldavie et en Ukraine (bien que cette mission ne soit pas gérée directement par les structures de la PSDC) ; EUBAM Rafah dans les Territoires palestiniens ; EUBAM en Libye

EUFOR ALTHEA¹¹²⁷, EU NAVFOR ATALANTA¹¹²⁸, EUTM Somalie¹¹²⁹, EUTM Mali¹¹³⁰, EUTM RCA¹¹³¹, EUNAVFOR MED IRINI¹¹³² et EUTM MOZAMBIQUE¹¹³³.

Il est important de noter que les opérations civiles et militaires de l'UE sont conçues pour être complémentaires. L'UE mobilise ses différents instruments et capacités, civiles et militaires, pour répondre aux différents aspects d'une même crise.

388. C'est d'ailleurs le cas en ce qui concerne la crise migratoire qui génère plusieurs formes de criminalités pour lesquelles l'UE met en place des opérations de gestion de crise¹¹³⁴, aussi bien militaire (I) que civiles (II).

I. L'OPERATION MILITAIRE « SOPHIA » EN REPONSE A LA CRISE MIGRATOIRE

389. L'opération militaire Sophia en réponse à la crise migratoire. Avant la mise en place de l'opération Sophia, plusieurs autres opérations ont été mises en œuvre.

390. L'opération *Mare Nostrum*. La réponse opérationnelle militaire actuelle de l'UE à la crise migratoire est le fruit d'une longue évolution. Dès octobre 2013, l'Italie a lancé l'opération « *Mare Nostrum* », dont le principal

¹¹²⁷ Mission de maintien de la paix en Bosnie-Herzégovine, lancée en 2004.

¹¹²⁸ Opération navale contre la piraterie au large des côtes somaliennes, lancée en 2008 et élargie au large des côtes de la Corne de l'Afrique.

¹¹²⁹ Mission de formation militaire, lancée en 2010.

¹¹³⁰ Mission de formation militaire, lancée en 2013 et suspendue depuis le coup d'État de 2020.

¹¹³¹ Mission de formation des forces armées en République Centrafricaine, lancée en 2016.

¹¹³² Mission de gestion de crise en Méditerranée, lancée en 2020. Son objectif principal est de faire respecter l'embargo sur les armes, imposé par les Nations unies à la Libye. Trois tâches secondaires sont assignées à EUNAVFOR MED IRINI : surveiller les exportations illicites, depuis la Libye, de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés et recueillir des informations sur celles-ci ; développer les capacités et à la formation des garde-côtes libyens et de la marine libyenne en matière d'opérations répressives en mer ; démanteler les réseaux de trafic de migrants et de traite des êtres humains grâce à la collecte d'informations et à l'organisation de patrouilles aériennes. Cette mission sera étudiée plus en détail cf. pp. 259 et s.

¹¹³³ Mission militaire de formation, mise en place en juillet 2021 dans la province du Cabo Delgado Cette mission dont le mandat initial est de 2 ans, dispensera une formation militaire comprenant une préparation opérationnelle. En outre, EUTM Mozambique, formera les forces armées mozambicaines à la lutte contre le terrorisme et à la protection des civils. Elle dispensera aussi une instruction sur le respect du droit international humanitaire et du droit relatif aux droits de l'homme.

¹¹³⁴ HAMONIC (A.), Les relations entre l'Union européenne et l'ONU dans le domaine de la gestion des crises, avril 2018, éd. Bruylant, pp. 497-508.

objectif était le sauvetage en mer, en prêtant assistance aux migrants à bord d'embarcations fragiles. Cette opération, exclusivement gérée par la marine italienne, a pris fin un an plus tard en raison d'un manque de moyens matériels et financiers.

391. L'opération Triton. À l'issue de cette première opération, l'UE, en collaboration avec Frontex, a lancé l'opération Triton, visant à surveiller et contrôler les frontières maritimes. Contrairement à Mare Nostrum, Triton, désormais terminée, avait pour objectifs la surveillance des eaux territoriales des États membres et le sauvetage en mer. Cependant, pour rendre cette opération pleinement efficace face à la crise migratoire, il était nécessaire de renforcer son mandat en y incluant un objectif de lutte contre les réseaux de passeurs. En effet, tant que l'opération ne s'occupait que de migrants une fois en mer, elle intervenait seulement a posteriori, une fois que les passeurs avaient abandonné leurs victimes. Il est devenu crucial d'introduire une approche anticipative visant à démanteler les réseaux criminels avant que les migrants n'embarquent. C'est dans ce contexte que l'opération militaire **Sophia** a été mise en place.

392. La mise en place de l'opération Sophia. L'opération Sophia, lancée par l'UE en 2015, est une mission militaire menée dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC), et elle s'inspire de l'opération ATALANTA dans l'océan Indien¹¹³⁵, car elle en transpose le dispositif. Elle a été créée par le Conseil de l'UE¹¹³⁶ par deux décisions, celle du 18 mai 2015¹¹³⁷ et celle du 22 juin 2015¹¹³⁸. L'opération Sophia a pour but de démanteler le modèle économique des réseaux de trafic de clandestins et de traite des êtres humains dans la partie sud de la Méditerranée centrale¹¹³⁹. Contrairement à Triton, Sophia inclut des actions militaires contre les réseaux de passeurs et le soutien aux capacités maritimes des États partenaires.

¹¹³⁵ Opération militaire mise en place au large de la corne de l'Afrique pour lutter contre la piraterie maritime. Pour plus de détail, voir *infra* Section 2, Chapitre 1, Titre 2, Partie 2.

¹¹³⁶ Sur la base d'une proposition du haut représentant de l'UE pour les affaires et la politique de sécurité.

¹¹³⁷ Décision (PESC) 2015/778, 18 mai 2015 relative à une opération militaire européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EU NAVFOR MED) : JOUE n° L 122, 19 mai 2015, p. 3.

¹¹³⁸ Décision (PESC) 2015/972 du Conseil du 22 juin 2015 lançant l'opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED).

¹¹³⁹ Art 1^{er} de la décision (PESC) 2015/778, 18 mai 2015 relative à une opération militaire européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EU NAVFOR MED) : JOUE n° L 122, 19 mai 2015, p. 3.

393. L'UE a également mis en place deux opérations un peu similaires à Sophia, **l'opération Themis**¹¹⁴⁰ qui a pour but de lutter contre les passeurs clandestins en ciblant ces derniers en Méditerranée centrale, et **l'opération Poséidon** qui a pour but de lutter contre les passeurs clandestins en ciblant ces derniers en Méditerranée orientale. Ces deux opérations ne sont pas des variantes de Sophia, mais des opérations distinctes sous la coordination de Frontex, dans le cadre de l'Espace de liberté, de sécurité et de justice (ELSJ). Ces opérations se concentrent sur le contrôle des frontières extérieures de l'UE et la gestion des flux migratoires. Thémis et Poséidon ont été créées pour renforcer la surveillance des frontières maritimes de l'UE, notamment en Méditerranée centrale et orientale, sans l'aspect militaire de Sophia. Leurs objectifs sont de surveiller les flux migratoires et d'intercepter les embarcations avant qu'elles ne prennent le large, sans impliquer de mesures militaires contre les trafiquants.

394. L'opération Sophia s'est avérée efficace du fait des moyens mis en œuvre pour atteindre des objectifs bien ciblés et surtout par son caractère évolutif (A). Malgré cela, plusieurs lacunes sont à déplorer (B).

A. UNE OPERATION MILITAIRE EFFICACE ET EVOLUTIVE

395. Une opération militaire efficace et évolutive. Lancée sur la route reliant la Libye à l'Italie après la catastrophe humanitaire du 18 avril 2015¹¹⁴¹, l'opération militaire Sophia établit une mission de police accomplie par des unités militaires dans un cadre légal très restrictif¹¹⁴². Son but initial est de lutter contre les passeurs (1). Cet objectif sera relégué au second rang avec la mise en place de l'opération IRINI (2), ce qui n'entame en rien sa contribution au maintien de l'ordre public en mer.

¹¹⁴⁰ Lancée en 2018, cette opération remplace l'opération Triton de 2014.

¹¹⁴¹ La catastrophe humanitaire du 18 avril 2015 qui a vu 700 migrants se noyer au large des côtes libyennes PUEYO (J.), FROMION (Y.), Rapport d'information de l'Assemblée nationale n° 3563 sur L'opération PSCD Sophia en méditerranée centrale, 9 mars 2016, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, https://www.assemblee-nationale.fr/14/europe/rap-info/i3563.asp#P127_21230

¹¹⁴² PUEYO (J.), FROMION (Y.), Rapport d'information de l'Assemblée nationale n° 3563 sur L'opération PSCD Sophia en Méditerranée centrale, 9 mars 2016. [En ligne] Consulté le 12 sept. 2022 https://www.assemblee-nationale.fr/14/europe/rap-info/i3563.asp#P127_21230

1. Une opération militaire efficace dans la lutte contre les passeurs

396. Une opération militaire efficace dans la lutte contre les passeurs. La lutte contre les passeurs contribue au maintien de l'ordre public en mer, car elle permet d'endiguer les activités illégales que sont la traite des êtres humains et le franchissement irrégulier des frontières extérieures européennes. Selon l'article 1(1) de la décision 2015/778 du 18 mai 2015¹¹⁴³, l'opération Sophia contribue à démanteler le modèle économique des réseaux de trafic de clandestins et de traite des êtres humains par l'identification, la capture et la neutralisation des embarcations et les ressources utilisées ou soupçonnées d'être utilisées par des passeurs ou des trafiquants d'êtres humains¹¹⁴⁴.

397. Les trois phases de l'opération Sophia. Cette opération est conduite en trois phases¹¹⁴⁵. La première, consacrée au déploiement et à l'analyse, est destinée à améliorer la compréhension du modèle économique des trafiquants et passeurs. Elle consiste concrètement en la détection et la surveillance des réseaux de migration grâce à la collecte d'informations et à l'organisation de patrouilles en haute mer.

398. La seconde phase est quant à elle consacrée à la sécurisation et à l'interception. Elle consiste concrètement en l'arraisonnement, la fouille, la saisie et le déroutement en haute mer des navires et embarcations soupçonnés d'être utilisés pour la traite des êtres humains ou le trafic illicite de migrants.

399. La dernière phase est consacrée à la neutralisation et requiert le consentement de l'État côtier concerné. Elle consiste à prendre toutes les mesures nécessaires à l'encontre d'un navire, d'une embarcation et des ressources connexes soupçonnés d'être utilisés pour la traite des êtres humains ou le trafic illicite de migrants. Ces mesures peuvent consister en l'élimination ou en la mise hors d'usage de ces éléments.

¹¹⁴³ Art. 1 (1) de la décision (PESC) 2015/778, 18 mai 2015 relative à une opération militaire européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EU NAVFOR MED) : JOUE n° L 122, 19 mai 2015, p. 3.

¹¹⁴⁴ Ces actions sont faites conformément au droit international applicable, y compris la CNUDM et toute résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies.

¹¹⁴⁵ Art 2 de la déc. (PESC) 2015/778, 18 mai 2015 relative à une opération militaire européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EU NAVFOR MED) : JOUE n° L 122, 19 mai 2015, p. 3.

400. Ces trois phases ont pour but de réduire le trafic de migrants à un niveau individuellement gérable par l'État côtier. En cela, cette opération contribue au maintien de l'ordre public en mer.

2. Une opération militaire transformée en l'opération IRINI

401. La mise en place de l'opération IRINI¹¹⁴⁶. L'opération Sophia, dont le mandat initial était d'une durée d'un an¹¹⁴⁷, a beaucoup évolué¹¹⁴⁸. Le 20 juin 2016¹¹⁴⁹, son mandat a été prolongé, avec deux prérogatives supplémentaires, en l'occurrence la contribution à la mise en œuvre de l'embargo des Nations Unies sur les armes en haute mer au large des côtes libyennes, et de la formation des garde-côtes libyens et de la marine libyenne. Le 31 mars 2020, cette opération a pris fin¹¹⁵⁰ et a été remplacée par l'opération IRINI¹¹⁵¹.

402. Les objectifs de l'opération IRINI. Cette transformation a inversé le rang de ses objectifs. En effet, l'objectif principal¹¹⁵² de la nouvelle opération IRINI est de contribuer à la mise en œuvre de l'embargo sur les armes imposé à la Libye par les résolutions 1970 (2011)¹¹⁵³, 2292 (2016)¹¹⁵⁴ et 2473 (2019)¹¹⁵⁵ du Conseil de sécurité des Nations Unies. Le but est de tenter d'enrayer l'escalade du conflit militaire dans cet État. Cet objectif était un des objectifs secondaires de l'opération Sophia.

¹¹⁴⁶ <https://www.operationirini.eu/> Consulté en janvier 2024.

¹¹⁴⁷ Reconduit à plusieurs reprises. Voir notamment Décis. (PESC) 2019/1595 du Conseil du 26 sept. 2019, JO 2019, n° L 248, p. 73.

¹¹⁴⁸ HAMONIC (A.), EUNAVFORMED Opération Sophia : opération renommée, transformée et autorisée, mais toujours limitée, Revue trimestrielle de droit européen, 2016, p. 131.

¹¹⁴⁹ <https://www.operationirini.eu/> Consulté en janvier 2024.

¹¹⁵⁰ Décision (PESC) 2020/471 du Conseil du 31 mars 2020, abrogeant la décision (PESC) 2015/778 relative à l'EUNAVFOR MED opération Sophia JOUE 2020, n° L 101, p. 3.

¹¹⁵¹ Décision (PESC) 2020/472 du Conseil du 31 mars 2020 relative à une opération militaire de l'Union européenne en Méditerranée (EUNAVFOR MED IRINI), JOUE n° L 101 du 1 avril 2020, p. 4-10.

¹¹⁵² Art. 1 et 2 (1) de la Décision (PESC) 2020/472 du Conseil du 31 mars 2020, JOUE 2020, n° L 101, p. 4.

¹¹⁵³ Résolution des Nations Unies n° 1970 (2011).

¹¹⁵⁴ Résolution des Nations Unies n° 2292 (2016).

¹¹⁵⁵ Résolution des Nations Unies n° 2473 (2019).

IRINI a trois objectifs secondaires¹¹⁵⁶. Le premier est de contribuer à la mise en œuvre des mesures des Nations Unies contre les exportations illicites de pétrole en provenance de la Libye. Le second est de renforcer les capacités et la formation des garde-côtes libyens et de la marine libyenne. Le dernier est de contribuer au démantèlement du modèle économique des réseaux de trafic de migrants et de traite des êtres humains. Ce dernier objectif était l'objectif principal de Sophia.

403. La contribution de l'opération IRINI au maintien de l'ordre public en mer. Malgré l'inversion du rang de ses objectifs, IRINI contribue tout aussi bien au maintien de l'ordre public en mer grâce auxdits objectifs. Bien que secondaire, la lutte contre les passeurs demeure un de ses objectifs. Pour atteindre cet objectif secondaire, cette opération fournit un « appui à la détection et à la surveillance des réseaux de trafic de migrants et de traite des êtres humains grâce à la collecte d'informations et à l'organisation de patrouilles réalisées par moyens aériens au-dessus de la haute mer, dans la zone d'opération arrêtée »¹¹⁵⁷.

De plus, le contrôle de l'embargo des Nations Unies sur les armes contribue au maintien de l'ordre public en mer, car le trafic illicite des armes, activité illégale troublant l'ordre public en mer, est au cœur d'autres activités illégales en mer. Cette activité permet en effet le ravitaillement en armes notamment des terroristes maritimes et des pirates maritimes.

404. La nouvelle opération IRINI contribue donc au maintien de l'ordre public en mer grâce à un spectre plus large d'objectifs, ce qui en fait une opération opportune. Malgré cela, quelques limites sont à relever.

B. UNE OPERATION MILITAIRE QUESTIONNABLE

405. Le non-respect d'obligations relatives à la sauvegarde de la vie humaine et au non-refoulement. Le déploiement en mer d'opérations

¹¹⁵⁶ Alinéa 4 du préambule et art. 3, 4 et 5 de la Décision (PESC) 2020/472 du Conseil du 31 mars 2020, JOUE 2020, n° L 101, p. 4.

¹¹⁵⁷ Art. 5 de la décision (PESC) 2020/472 du Conseil du 31 mars 2020 relative à une opération militaire de l'Union européenne en Méditerranée (EUNAVFOR MED IRINI), JOUE n° L 101 du 1 avril 2020, p. 4-10.

militaires d'interception ne s'est pas aisément conjugué avec les obligations internationales des États membres de l'UE relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et le non-refoulement. Ces obligations sont pourtant des pivots essentiels pour toute opération de lutte contre l'immigration irrégulière¹¹⁵⁸.

La sauvegarde de la vie humaine en mer est une obligation coutumière codifiée dans plusieurs Conventions internationales¹¹⁵⁹. Elle est étroitement liée à l'obligation de prêter assistance en mer énoncée à l'article 98 de la CMB¹¹⁶⁰. Conformément à cette obligation, les migrants en danger de se perdre en mer doivent être sauvés et transportés vers un port sûr¹¹⁶¹.

Cette obligation se conjugue avec celle de non-refoulement, de sorte que la localisation du port sûr où les migrants secourus sont débarqués doit être effectuée en tenant compte du non-refoulement de ces potentiels demandeurs d'asile¹¹⁶². En cela, l'obligation de sauvegarde est interprétée à la lumière de celle de non-refoulement¹¹⁶³.

¹¹⁵⁸ ALEINIKOFF (A.), CHETAIL (V.) (dir.), *Migration and international legal norms*, The Hague, 2003; GOODWIN-GILL (G. S.), « The Right to Seek Asylum: Interception at Sea and the Principle of Non-Refoulement », *I.J.R.L.*, 2011, p. 443 et ss.

¹¹⁵⁹ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, la Convention SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) du 1er novembre 1974, la Convention SAR (*International Convention on Maritime Search and Rescue*) du 27 avril 1979.

¹¹⁶⁰ Art. 98 de la CMB : Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers : a) il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ; b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ; c) en cas d'abordage, il prête assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera. 2. Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux.

¹¹⁶¹ cf. la circulaire du Comité de la sécurité maritime de l'OMI sur « Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea », MCS.1/Circ.896/Rev.1, du 19 juin 2001, [en ligne] www.imo.org Consulté en janvier 2024.

¹¹⁶² LAUTERPACHT (E.), BETHLEHEM (D.), The scope and content of the principle of non-refoulement », in FELLERN (E.), TÜRK (V.), NICHOLSON (F.) (dir.), *Refugee protection in International Law*, Cambridge, 2003, pp. 140 et ss., [en ligne] www.refworld.org Consulté en janvier 2024.

PALLIS (M.), « Obligations of States towards Asylum Seeker at Sea: Interactions and Conflicts Between Legal Regimes », *I.J.R.L.*, 2002, pp. 329-364.

¹¹⁶³ Cf. le document élaboré par l'OMI en collaboration avec l'U.N.H.C.R. intitulé *Rescue at Sea, A guide to principles and practice as applied to migrants and refugees*, [en ligne] www.unhcr.org Consulté en janvier 2024.

Selon le principe de non-refoulement, les migrants ne doivent pas être envoyés dans un État qui mettrait leur vie, leur liberté et leur intégrité physique en péril¹¹⁶⁴.

406. Les fondements du principe de non-refoulement. Admis en tant que principe de nature coutumière¹¹⁶⁵, le principe de non-refoulement trouve son fondement dans plusieurs textes internationaux que doivent respecter les États membres de l'UE. Le premier est la convention de Genève de 1951 en son article 33¹¹⁶⁶. En effet, l'Union n'est pas partie à la convention de Genève, mais tous les États membres de l'Union sont parties contractantes à cette convention.

Le second fondement est la Charte des droits fondamentaux de l'UE¹¹⁶⁷ en son article 19(2)¹¹⁶⁸. Selon les dispositions de cet article, « Nul ne peut être éloigné, expulsé ou extradé vers un État où il existe un risque sérieux qu'il soit soumis à la peine de mort, à la torture ou à d'autres peines ou traitements inhumains ou dégradants ». Les autres fondements sont l'article 3 de la Convention contre la torture du 1984¹¹⁶⁹.

¹¹⁶⁴ FAVILLI (Ch.), La gestion difficile des flux migratoires pour les États situés à la frontière maritime extérieure de l'UE, *Annuaire français de droit international*, vol. 59, 2013, pp. 257-278, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022 <https://doi.org/10.3406/afdi.2013.4819>
https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2013_num_59_1_4819

¹¹⁶⁵ La valeur contraignante du principe de non-refoulement a été reconnu pour la première fois en 1982 par le Comité exécutif du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés : Executive Committee, Conclusion n. 25(XXXIII), 1982, par. (b); NOLL (G.), « Seeking Asylum at Embassies: A right to Entry under International Law? », *I.J.R.L.*, 2005, pp. 542-573.

¹¹⁶⁶ Art 33 de la Convention de Genève relative au statut des réfugiés du 28 juill. 1951 : RTNU, vol. 189, p. 1 « No Contracting State shall expel or return ["refouler"] a refugee in any manner whatsoever to the frontiers of territories where his life or freedom would be threatened on account of his race, religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion ».

¹¹⁶⁷ Sur le caractère contraignant de la Charte des droits fondamentaux de l'UE, voir notamment GLASMACHER (D.), La force obligatoire de la Charte européenne des droits fondamentaux avant et après le Traité de Lisbonne, in BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), *Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne*, éd. Presses universitaires François – Rabelais, 2010, pp. 275-279.

¹¹⁶⁸ Art. 19 (2) de la Charte des droits fondamentaux de l'UE : Nul ne peut être éloigné, expulsé ou extradé vers un État où il existe un risque sérieux qu'il soit soumis à la peine de mort, à la torture ou à d'autres peines ou traitements inhumains ou dégradants.

¹¹⁶⁹ Art. 3 de la Convention contre les tortures et autres peines ou traitement cruels, inhumains et dégradants de 1983 entrée en vigueur en 1987 : Aucun État partie n'expulsera, ne refoulera, ni n'extradera une personne vers un autre État où il y a des motifs sérieux de croire qu'elle risque d'être soumise à la torture. Pour déterminer s'il y a de tels motifs, les autorités compétentes tiendront compte de toutes les considérations pertinentes, y compris, le cas échéant, de l'existence, dans l'État intéressé, d'un ensemble de violations systématiques des droits de l'homme, graves, flagrantes ou massives.

Selon la Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH), à ces fondements, s'ajoute implicitement le droit international des droits de l'Homme à travers l'interdiction de mauvais traitements. Cette interdiction est énoncée à l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'Homme¹¹⁷⁰ et à l'article 7 du Pacte international des droits civils et politiques¹¹⁷¹. En effet, selon deux arrêts de la CEDH¹¹⁷², le fait qu'un réfugié politique demandant à bénéficier de l'asile soit renvoyé dans un État où il a été condamné à mort et exécuté, ceci sans avoir pu être entendu par un tribunal et au mépris de ses droits individuels, est considéré comme un traitement inhumain.

407. Les mesures adoptées par l'Union européenne dans le cadre de sa réponse opérationnelle sont donc nécessairement limitées par l'obligation de ne pas renvoyer les migrants vers des États dans lesquels ils sont susceptibles d'être exposés à des risques de torture ou de traitements inhumains ou dégradants. De ce fait, tout renvoi de migrants interceptés lors des opérations représente un risque pour ces derniers, rendant cette action incompatible avec l'obligation de non-refoulement sus évoquée.

408. L'affaire Hirsi Jamaa et le non-respect de l'obligation de non-refoulement. L'affaire Hirsi Jamaa¹¹⁷³, bien qu'antérieure à la mise en place des opérations militaires de lutte contre les passeurs, illustre parfaitement l'atteinte au principe de non-refoulement dans le cadre d'une intervention militaire. Il s'agissait en l'espèce de l'interception, par un navire militaire italien, de plusieurs embarcations en provenance de la Libye et se trouvant au large des côtes de Lampedusa. En vertu des accords signés avec la Libye, l'Italie a renvoyé vers cet État les migrants interceptés. Pourtant, à bord de ce bâtiment militaire, les migrants se sont trouvés sous la juridiction de l'Italie qui, en cela, avait l'obligation de leur

¹¹⁷⁰ Art. 3 de la Convention européenne des droits de l'Homme : Nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants.

¹¹⁷¹ Art. 7 du Pacte international des droits civils et politiques : Nul ne peut être poursuivi ou puni en raison d'une infraction pour laquelle il a déjà été acquitté ou condamné par un jugement définitif conformément à la loi et à la procédure pénale de chaque État.

¹¹⁷² CEDH, 11 oct. 1973, n° 5961/72, Amekrane c/ Allemagne ;
CEDH, 7 juill. 1989, n° 14038/88, Soering c/ Royaume-Uni.

¹¹⁷³ CEDH, *Hirsi Jamaa c. Italie*, 23 février 2012, req. n° 27765/09.

DEN HEIJER (M.), Reflections on 'Refoulement' and Collective Expulsion in the 'Hirsi' Case, *I.J.R.L.*, 2013, pp. 265-290.

apporter secours et de ne pas les refouler. Dans cette affaire, la CEDH a durement condamné l'Italie en la contraignant à mettre fin à cette politique de lutte contre l'immigration irrégulière. Frontex a d'ailleurs été accusé de ne pas respecter l'article 33 de la Convention de Genève¹¹⁷⁴.

409. Outre les opérations militaires sus évoquée, plusieurs opérations civiles sont également mobilisées pour faire face à la crise migratoire.

II. LES OPERATIONS CIVILES EN REPONSE A LA CRISE MIGRATOIRE

410. Les opérations civiles de l'UE en réponse à la crise migratoire. Une opération – ou mission – civile est une opération menée par l'UE dans le but de contribuer à la stabilisation et à la reconstruction d'États en situation de crise ou de conflit. Les missions civiles de l'UE peuvent couvrir un large éventail de domaines, tels que la justice, la police, la gestion des frontières, la réforme du secteur public, la protection de l'homme, le développement économique, la démocratisation et la bonne gouvernance.

411. Les autres opérations civiles de l'UE. L'UE a très souvent eu recours à des opérations civiles. À titre d'exemple, on peut citer la mission EULEX Kosovo¹¹⁷⁵, qui vise à renforcer la justice et l'État de droit au Kosovo ; la

¹¹⁷⁴ FLAUTRE (H.), KELLER (F.), LOCHBIHLER (A.) (dir.), Agence FRONTEX : Quelles garanties pour les droits de l'Homme. Étude sur l'Agence européenne aux frontières extérieures en vue de la réforme de son mandat, Groupe des Verts/ALE au Parlement européen, novembre 2010, p. 9-10 ;

RUSKYTE (M.), The European Union Agency's FRONTEX mandate and operations in the framework of transparency and human rights, Mémoire, Université de Tilburg, 2014, p. 48-51

¹¹⁷⁵ Action commune 2008/124/PESC du Conseil relative à la mission État de droit menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, 32008E0124, adoptée le 4 février 2008, JOUE du 16 février 2008, p. 92-98, entrée en vigueur le 4 février 2008, abrogée le 14 juin 2014 ;

Décision n° 2012/291/PESC du Conseil modifiant et prorogeant l'action commune 2008/124/PESC relative à la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, 32012D0291, adoptée le 5 juin 2012, JO du 6 juin 2012, p. 46-47, entrée en vigueur le 5 juin 2012, abrogée le 14 juin 2014 ;

Décision n° 2014/349/PESC du Conseil modifiant l'action commune 2008/124/PESC relative à la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, 32014D0349, adoptée le 12 juin 2014, JO du 13 juin 2014, p. 42-44, entrée en vigueur le 16 juin 2014.

mission EUPOL COPPS¹¹⁷⁶ en Palestine, qui vise à renforcer les institutions de sécurité et de justice palestiniennes et à promouvoir la réforme policière, ou encore la mission EUAM Ukraine¹¹⁷⁷, qui vise à renforcer les institutions de l'État de droit et à soutenir la réforme des services de sécurité et de justice en Ukraine.

412. En ce qui concerne le maintien de l'ordre public en mer, la réponse de l'UE à la crise migratoire consiste en la mise en place de quatre missions civiles¹¹⁷⁸, dont deux dans le Sahel, l'occurrence EUCAP Sahel Niger et EUCAP Sahel Mali (**A**), et deux au nord de l'Afrique, en l'occurrence EUBAM Libye et EUBAM Rafah (**B**).

A. LES MISSIONS CIVILES EUCAP SAHEL NIGER ET EUCAP SAHEL MALI

413. Les missions EUCAP Sahel Niger¹¹⁷⁹ et EUCAP Sahel Mali¹¹⁸⁰ ont pour fondements juridiques les articles 28¹¹⁸¹, 42 (4)¹¹⁸² et 43 (2)¹¹⁸³ du TUE.

¹¹⁷⁶ Action commune 2005/797/PESC du Conseil concernant la mission de police de l'Union européenne pour les territoires palestiniens, 32005E0797, adoptée le 14 novembre 2005, JO du 17 novembre 2005, p. 65-69, entrée en vigueur le 14 novembre 2005.

¹¹⁷⁷ Décision n° 2014/486/PESC du Conseil relative à la mission de conseil de l'Union européenne sur la réforme du secteur de la sécurité civile en Ukraine (EUAM Ukraine), 32014D0486, adoptée le 22 juillet 2014, JO du 23 juillet 2014, p. 42-47, entrée en vigueur le 22 juillet 2014.

¹¹⁷⁸ En soutien aux forces de sécurité de ces deux États dans la lutte contre le terrorisme et la criminalité, incluant les trafiquants de migrants.

¹¹⁷⁹ Décision n° 2012/392/PESC du Conseil en date du 16 juill. 2012, concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 187, 17 juill. 2012, p. 48

Art. 2 de la Décision n° 2014/482/PESC du Conseil en date du 22 juill. 2014, mod. décis. 2012/392/PESC concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 217, 23 juill., 2014, p. 31.

¹¹⁸⁰ Décision n° 2014/219/PESC du Conseil en date du 15 avr. 2014, relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 113, 16 avr. 2014, p. 21.

Décision n° 2017/50/PESC du Conseil en date du 11 janv. 2017, mod. décis. 2014/219/PESC relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 7, 12 janv., p. 18, art. 2.

¹¹⁸¹ Art 28 du TUE : Lorsqu'une situation internationale exige une action opérationnelle de l'Union, le Conseil adopte les décisions nécessaires. Elles fixent leurs objectifs, leur portée, les moyens à mettre à la disposition de l'Union, les conditions relatives à leur mise en œuvre et, si nécessaire, leur durée.

¹¹⁸² Art. 42 (4) du TUE : Les décisions relatives à la politique de sécurité et de défense commune, y compris celles portant sur le lancement d'une mission visée au présent article, sont adoptées par le Conseil statuant à l'unanimité, sur proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité ou sur initiative d'un État membre. Le haut représentant peut proposer de recourir aux moyens nationaux ainsi qu'aux instruments de l'Union, le cas échéant conjointement avec la Commission.

¹¹⁸³ Art. 43 (2) du TUE : La politique de sécurité et de défense commune inclut la définition progressive d'une politique de défense commune de l'Union. Elle conduira à une défense commune, dès lors que le Conseil

414. La vocation initiale de ces deux missions. Initialement, ces missions ont été mises en place dans le but de renforcer les capacités des forces de sécurité nigériennes pour lutter contre le terrorisme et la criminalité organisée, d'améliorer la sécurité de la région et de contribuer à la stabilisation de la situation sécuritaire au Sahel. Elles ont également été mises en place dans le cadre de la guerre au nord du Mali, pour contribuer à lutter contre le terrorisme. Elles visent à renforcer les capacités de lutte contre le terrorisme et la criminalité organisée au Sahel, en particulier au Mali, à améliorer la coopération régionale et à promouvoir le respect de l'état de droit dans la région.

415. Les nouvelles vocations de ces deux missions. Ces deux missions civiles ont beaucoup évolué et contribuent depuis 2016 à mieux maîtriser et gérer les flux migratoires, à lutter contre la migration irrégulière et les réseaux de passeurs, à réduire le taux de la criminalité associé à l'immigration irrégulière et à contrôler les frontières de manière efficace. Pour atteindre cet objectif, ces missions mettent en œuvre un certain nombre d'actions concrètes.

Il s'agit premièrement de la formation et du renforcement des capacités des forces de sécurité nigériennes et maliennes. En effet, cette mission fournit une assistance technique et logistique aux forces de sécurité nigériennes, notamment en matière de formation et de développement de leurs compétences, utile dans la lutte contre les passeurs.

L'autre action concrète est le renforcement des capacités de renseignement et de lutte contre les passeurs. Cette mission travaille en étroite collaboration avec les autorités nigériennes et maliennes pour renforcer les capacités de renseignement et de lutte contre les passeurs, notamment en mettant en place des centres de formation et en fournissant du matériel et du soutien technique.

Les missions EUCAP Sahel Niger et EUCAP Sahel Mali renforcent les capacités de sécurité et de lutte contre la criminalité organisée dans la région. En

européen, statuant à l'unanimité, en aura décidé ainsi. Il recommande, dans ce cas, aux États membres d'adopter une décision dans ce sens conformément à leurs règles constitutionnelles respectives.

La politique de l'Union au sens de la présente section n'affecte pas le caractère spécifique de la politique de sécurité et de défense de certains États membres, elle respecte les obligations découlant du traité de l'Atlantique Nord pour certains États membres qui considèrent que leur défense commune est réalisée dans le cadre de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et elle est compatible avec la politique commune de sécurité et de défense arrêtée dans ce cadre.

effet, l'immigration illégale peut être liée à des activités criminelles telles que le trafic de drogue ou de personnes, et la lutte contre ces activités peut contribuer à réduire l'immigration illégale.

Enfin, ces missions mettent en place une coopération avec les autres acteurs de la région. Elles travaillent également en étroite collaboration avec les autres acteurs de la région, notamment les États voisins du Niger et du Mali et les organisations internationales, pour renforcer la coopération sécuritaire. Cette coopération sécuritaire est indispensable pour endiguer la criminalité organisée.

B. LES MISSIONS CIVILES EUBAM LIBYE ET EUBAM RAFAH

416. Les missions civiles EUBAM Libye et EUBAM Rafah. La situation géopolitique et économique dans le nord de l'Afrique entraîne des flux migratoires importants et en constante évolution. La gestion difficile de ces flux entraîne des répercussions sur l'UE. C'est la raison pour laquelle deux missions civiles ont été mises en place à des emplacements stratégiques, en l'occurrence la mission EUBAM Libye en Libye et la mission EUBAM Rafah dans la bande de Gaza.

1. La mission EUBAM Libye.

417. La mission EUBAM Libye. Il s'agit d'une mission civile d'assistance de l'UE pour une gestion intégrée des frontières en Libye¹¹⁸⁴. Elle a été mise en place en 2013 dans le cadre de la PSDC et de la PESC¹¹⁸⁵ par la décision 2013/233/PESC¹¹⁸⁶.

418. Les objectifs de EUBAM Libye. Cette mission a pour objectifs¹¹⁸⁷ d'aider les autorités libyennes à renforcer leur capacité à contrôler les

¹¹⁸⁴ DUMOULIN (A.), GROS-VERHEYDE (N.), *La politique européenne de sécurité et de défense commune : parce que l'Europe vaut bien une défense*, Paris, Bruxelles, éd. du Villard, 2017, 492 p.

¹¹⁸⁵ Cette mission relève de la PESC et de la PSDC, car la décision 2013/233/PESC a été prise sur le fondement des articles 28 (PESC), 42 et 43 (PSDC) du TUE.

¹¹⁸⁶ Décision 2013/233/PESC du Conseil relative à la mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye (EUBAM Libya), 32013D0233, adoptée le 22 mai 2013, JOUE n° L 138 du 24 mai 2013, p. 15-18, entrée en vigueur le 22 mai 2013.

¹¹⁸⁷ Art. 2 de la décision 2013/233/PESC précitée.

frontières terrestres aériennes et surtout maritimes, à régler l'immigration et à lutter contre le trafic de personnes. Ces objectifs ne sont pas sans conséquence sur l'UE, car la bonne gestion des frontières maritimes libyennes permettra d'endiguer l'immigration irrégulière au sein de l'UE.

La mission EUBAM Libye ne dispose pas de mandat de force et ne peut donc pas exercer une fonction exécutive¹¹⁸⁸. Pour mener à bien ses objectifs, les tâches qui lui sont dévolues consistent essentiellement en la formation, le conseil, l'encadrement et le soutien des autorités libyennes¹¹⁸⁹. Ainsi, elle forme les autorités libyennes dans le renforcement des services de contrôle aux frontières en conformité avec les normes et les meilleures pratiques internationales. Elle conseille les autorités libyennes dans la définition d'une stratégie nationale libyenne de gestion intégrée des frontières. Et enfin, elle aide les autorités libyennes à renforcer leurs capacités opérationnelles institutionnelles.

419. Les avantages de EUBAM Libye. Cette mission présente de nombreux avantages pour l'UE. Elle contribue premièrement à améliorer la sécurité non seulement en Libye, mais aussi dans la région et en Europe, car elle renforce les capacités de sécurité de la Libye afin de lutter contre le terrorisme, la criminalité organisée et la migration irrégulière. Elle contribue aussi à la coopération régionale en matière de migration et de sécurité, en aidant les États voisins de la Libye à renforcer leurs propres capacités de contrôle des frontières et de gestion des migrations à mieux réguler les flux migratoires et à lutter contre l'immigration illégale.

2. La mission EUBAM Rafah

420. La mission EUBAM Rafah quant à elle est une mission d'assistance au poste-frontière mise en place depuis 2005 dans le cadre de la

¹¹⁸⁸ Art. 3(2) de la décision 2013/233/PESC précitée.

¹¹⁸⁹ Art. 3 (1) a b et c de la décision 2013/233/PESC précitée.

PESC¹¹⁹⁰ par l'action commune 2005/889/PESC¹¹⁹¹. Elle a pour objet d'assurer la présence d'une tierce partie au point de passage de Rafah sur la frontière maritime entre Gaza et l'Égypte, afin de contribuer, en coordination avec les efforts de renforcement des institutions déployés par l'UE, à l'ouverture du point de passage de Rafah, et d'instaurer la confiance entre les gouvernements concernés. Elle fait suite à l'accord de désengagement israélo-palestinien de 2005, qui prévoyait la création d'une zone tampon entre la bande de Gaza et l'Égypte, pour éviter les infiltrations et la contrebande de personnes et de marchandises.

421. L'objectif de EUBAM Rafah. Son objectif d'aider les autorités égyptiennes à contrôler les frontières – y compris maritimes – avec la bande de Gaza qui était alors sous le contrôle du Hamas, et à lutter contre le trafic de personnes. Elle fournit des conseils et un soutien technique aux autorités locales pour renforcer les capacités de surveillance et de contrôle, notamment en matière de renseignement, de détection de faux documents et de gestion de flux migratoires. En cela, cette mission facilite la circulation des personnes et des marchandises entre l'Égypte et la bande de Gaza, tout en prévenant les diverses activités illégales auxquelles la zone était en proie.

422. Il est important de noter que EUBAM Rafah ne joue pas un rôle actif dans la surveillance des frontières ni dans l'arrestation des personnes soupçonnées de migration illégale, mais plutôt fournit des conseils et un soutien technique aux autorités compétentes qui sont responsables de la surveillance et du contrôle des frontières.

423. Les avantages de EUBAM Rafah. Cette mission présente plusieurs atouts. Le premier est la bonne connaissance de terrain. En effet, les experts de la mission disposent d'une connaissance approfondie de la région et des spécificités locales, ce qui leur permet de proposer des solutions adaptées aux besoins des autorités locales. Aussi, la mission travaille en étroite collaboration avec les autorités égyptiennes et palestiniennes, ainsi qu'avec

¹¹⁹⁰ Cette mission a été mise en place dans le cadre de la PESC, car l'action commune 2005/889/PESC se fonde sur l'article 25 (PESC) du TUE.

¹¹⁹¹ Action commune 2005/889/PESC du Conseil établissant une mission de l'Union européenne d'assistance à la frontière au point de passage de Rafah (EU BAM Rafah), 32005E0889, adoptée le 14 décembre 2005, JOUE n° L 327 du 14 déc. 2005, p. 28.

d'autres acteurs régionaux et internationaux, ce qui concourt à renforcer la coopération régionale en matière de migration, cette coopération étant un levier indispensable en la matière. La mission travaille avec les autorités pour développer des systèmes de contrôle des frontières plus efficaces et modernes, pour aider à lutter contre la migration illégale. Elle aide les autorités locales à utiliser les technologies les plus récentes pour renforcer leur capacité de surveillance et de contrôle aux frontières, comme les capteurs, les caméras, les systèmes de reconnaissance faciale.

424. La mission EUBAM Rafah et l'ordre public en mer. La mission EUBAM Rafah joue un rôle indirect dans la régulation des flux migratoires, en particulier dans le contexte de la région méditerranéenne et de la crise migratoire. Bien que cette opération ne soit pas spécifiquement centrée sur la surveillance maritime, elle a pour objectif de renforcer la sécurité des frontières terrestres entre Gaza et l'Égypte, une zone qui constitue un point de départ important pour certains flux migratoires, notamment vers la Méditerranée. En contribuant à la gestion des passages frontaliers et à la lutte contre les réseaux de passeurs, l'opération « EUBAM Rafah » joue un rôle dans la réduction des activités illégales, y compris celles liées à l'immigration clandestine par voie maritime. Ainsi, bien que son mandat principal ne concerne pas directement la mer, son impact sur les flux migratoires dans cette région en fait une composante pertinente dans l'étude des stratégies européennes globales de maintien de l'ordre public en mer.

425. Au-delà de ces différentes opérations de gestion de crise – civiles et militaires – l'UE dispose d'autres outils juridiques pour faire face à la crise migratoire.

SECTION 2 : L'ACTION EUROPEENNE DE GESTION DES FLUX DE MIGRANTS

« Les frontières sont aujourd'hui au cœur du processus d'intégration européenne. L'Union fait du renforcement des contrôles à ses frontières extérieures, en l'occurrence celles qui séparent les États membres des États tiers, un des ressorts centraux de sa légitimation politique ».

Denis DUEZ¹¹⁹²

426. L'action européenne de gestion des flux de migrants. Les autres réponses de l'UE à la crise migratoire¹¹⁹³ peuvent être réparties en deux catégories, les réponses internes à l'UE et les réponses issues de partenariats avec les États tiers.

427. Les réponses internes de l'UE à la crise migratoire consistent principalement en des mesures visant à renforcer les frontières extérieures de l'UE et à contrôler les flux migratoires. Cela comprend des initiatives telles que le renforcement des capacités de l'agence Frontex¹¹⁹⁴, la mise en place de centres d'accueil pour les demandeurs d'asile appelés hot spots¹¹⁹⁵, ou encore l'accélération de la procédure d'asile.

Quant à l'accélération de la procédure d'asile, plusieurs textes européens la prévoient directement et indirectement. Il s'agit notamment du règlement Dublin

¹¹⁹² DUEZ (D.), Libre circulation, contrôles aux frontières et citoyenneté : Les frontières européennes reconsidérées, Revue Belge de Géographie n° 2 de 2015, en ligne, consulté en janvier 2023. <https://doi.org/10.4000/belgeo.16701>

¹¹⁹³ Qu'on peut également qualifier de réponses non opérationnelles par opposition aux réponses opérationnelles étudiées précédemment.

¹¹⁹⁴ cf. Chapitre 2 de ce Titre.

¹¹⁹⁵ Encore appelés « zone de crise », « centre de tri », « centre de filtrage », « zone d'urgence migratoire » SLAMA (S.), La gestion européenne de la crise des réfugiés, un révélateur de la crise des droits fondamentaux en Europe, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 204-230, préc. p. 207.

Ces Hot spots seront étudiés dans la seconde Section de ce Chapitre, pp. 293 et s.

III¹¹⁹⁶ de 2013, du règlement Eurodac de 2013¹¹⁹⁷, des directives accueil de 2013¹¹⁹⁸ et retour de 2008¹¹⁹⁹. Ces textes prévoient une réduction du délai d'examen des demandes d'asile, en augmentant le nombre de fonctionnaires et de juges chargés de traiter les demandes ; une mise en place de filières accélérées pour les demandes considérées comme manifestement infondées ; une mise en place de procédures d'asile dématérialisées pour faciliter les démarches des demandeurs ; une réduction des délais d'appel ou de la suppression de certains recours ; une mise en place de centres de rétention pour les demandeurs d'asile, ce qui permet de les identifier et de traiter leur demande plus rapidement ; et une coopération avec des États tiers pour faciliter les retours des demandeurs d'asile qui ont été refusés.

428. Les réponses extérieures de l'UE à la crise migratoire consistent quant à elles en la mise en place de partenariats avec les États tiers pour renforcer la coopération en matière de migration, pour faciliter le retour des

¹¹⁹⁶ Règlement (UE) n° 604/2013 du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 31.

Ce règlement prévoit des règles pour déterminer l'État responsable de l'examen d'une demande d'asile, ainsi que les délais pour examiner ces demandes. Il prévoit également des dispositions pour accélérer les procédures en cas de demandes manifestement infondées ou dans les cas où il y a un risque pour l'ordre public.

¹¹⁹⁷ Règlement (UE) n° 603/2013 du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 relatif à la création d'Eurodac pour la comparaison des empreintes digitales aux fins de l'application efficace du règlement (UE) n° 604/2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride et relatif aux demandes de comparaison avec les données d'Eurodac présentées par les autorités répressives des États membres et Europol à des fins répressives, et modifiant le règlement (UE) n° 1077/2011 portant création d'une Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 1.

Ce règlement prévoit la création d'une base de données pour l'identification des demandeurs d'asile, qui permet de faciliter l'application du règlement Dublin III et de rendre les procédures d'asile plus rapides

¹¹⁹⁸ Directive n° 2013/33/UE du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 établissant les normes pour l'accueil des personnes demandant la protection internationale, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 96.

Cette directive prévoit les règles relatives aux centres d'accueil pour les demandeurs d'asile, qui permet de les identifier et de traiter leur demande plus rapidement.

¹¹⁹⁹ Directive 2008/115/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 16 décembre 2008 relative aux normes et procédures communes applicables dans les États membres au retour des ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier, JOUE n° L 348 du 24 déc. 2008, p. 98.

Cette directive encadre les retours des personnes en situation irrégulière, prévoit également des dispositions pour accélérer les procédures de retour, notamment en coopération avec les États tiers, pour faciliter les retours des demandeurs d'asile qui ont été refusés.

exilés, et pour renforcer les systèmes de réadmission. Ces réponses extérieures sont encore appelées externalisation de la gestion des flux migratoires ou gestion déterritorialisée des flux migratoires.

429. Pour analyser plus en détail cette double réponse intérieure et extérieure de l'UE à la crise migratoire et sa contribution au maintien de l'ordre public en mer, seront mis en exergue le renforcement du contrôle aux frontières par la mise en place des hot spots (I) et l'externalisation de la gestion des flux migratoires (II).

I. LA CONTRIBUTION DES « HOT SPOTS » AU RENFORCEMENT DU CONTROLE AUX FRONTIERES MARITIMES EXTERIEURES DE L'UE

430. La contribution des Hot Spots au renforcement du contrôle aux frontières maritimes extérieures de l'UE. Dès septembre 2015, les gouvernements grec et italien¹²⁰⁰, encouragés par la Commission européenne¹²⁰¹, ont procédé à la création de hot spots¹²⁰² dans le but de canaliser l'afflux d'exilés dans les îles grecques et à Lampedusa via les mers Égée et Méditerranée¹²⁰³. Ces hot spots ont été initiés par l'Agenda européen sur les

¹²⁰⁰ La Grèce et l'Italie constituant les principales voies maritimes d'entrées irrégulières au sein de l'UE.

¹²⁰¹ Sur la base de la Communication de la Commission européenne, Un agenda sur les migrations, Com(2015) 240 final, 13 mai 2015, p. 4.

Communication de la Commission, Gestion de la crise des réfugiés : mesures opérationnelles, budgétaires et juridiques immédiates au titre de l'agenda européen en matière de migration, COM(2015) 490 final, 23 et 29 sept. 2015, et ses sept annexes.

¹²⁰² Pour ce qui est de l'Italie, les hotspots sont localisés à Lampedusa (500 places), Tarente (300 places), et en Sicile à Pozzallo (300 places), Porto Empedocle (300 places), Augusta (300 places), et Trapani (400 places). Informations obtenues que le Site Europa, consulté le 12 septembre 2022 via le lien suivant : http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/european-agenda-migration/press-material/docs/state_of_play_-_hotspots_en.pdf

Pour ce qui est de la Grèce, les hotspots sont tous localisés sur des îles de la Mer Égée, à Lesbos (2 709 places), Chios (2 250 places), Samos (650 places), Leros (330 places) et Kos (290 places). Informations obtenues que le Site Europa, consulté le 12 septembre 2022 via le lien suivant : http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/european-agenda-migration/press-material/docs/state_of_play_-_hotspots_en.pdf

¹²⁰³ SLAMA (S.), La gestion européenne de la crise des réfugiés, un révélateur de la crise des droits fondamentaux en Europe, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 204-230, préc. p. 207.

migrations, adopté en mai 2015¹²⁰⁴. Selon l'article 78(3) du TFUE¹²⁰⁵, le Conseil de l'UE peut, sur proposition de la Commission, adopter des mesures provisoires au profit des États membres se trouvant « dans une situation d'urgence caractérisée par un afflux soudain de ressortissants d'États tiers »¹²⁰⁶. C'est sur cette base que la Commission a proposé des mesures provisoires au profit de l'Italie et de la Grèce¹²⁰⁷. Il a fallu attendre 2016 pour que la refonte du Règlement Frontex¹²⁰⁸ donne une nouvelle base légale à ces hot spots.

Ces hot spots sont mis en place et pilotés par la Commission européenne¹²⁰⁹, dont le but initial était de mettre en place des « points d'accès » au sein des « zones de crises »¹²¹⁰ des États en première ligne¹²¹¹. Ces points d'accès constituent l'élément central de la double réponse de l'UE à la crise migratoire, car les règles européennes Dublin¹²¹² et Schengen¹²¹³ n'offraient pas de véritable solution à l'ampleur de cette crise. Ces points d'accès s'appuient sur

¹²⁰⁴ Communication de la Commission, Un agenda sur les migrations, Com(2015) 240 final, 13 mai 2015, p. 4

¹²⁰⁵ Art 78 du TFUE : L'Union développe une politique commune en matière d'asile, de protection subsidiaire et de protection temporaire visant à offrir un statut approprié à tout ressortissant d'un pays tiers nécessitant une protection internationale et à assurer le respect du principe de non-refoulement. Cette politique doit être conforme à la Convention de Genève du 28 juillet 1951 et au protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés, ainsi qu'aux autres traités pertinents.

¹²⁰⁶ Art. 78(3) du TFUE : Au cas où un ou plusieurs États membres se trouvent dans une situation d'urgence caractérisée par un afflux soudain de ressortissants de pays tiers, le Conseil, sur proposition de la Commission, peut adopter des mesures provisoires au profit du ou des États membres concernés. Il statue après consultation du Parlement européen.

¹²⁰⁷ COM(2015) 286 final, 27 mai 2015 : Proposition de décision du Conseil instituant des mesures provisoires en matière de protection internationale au profit de l'Italie et de la Grèce. Voir également la décision (UE) 2015/1601 du Conseil du 22 septembre 2015 instituant des mesures provisoires en matière de protection internationale au profit de l'Italie et de la Grèce, JOUE N° L 268 du 24 septembre 2015, p. 80.

¹²⁰⁸ Règlement UE n° 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil en date du 14 sept. 2016 relatif au Corps européen de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex).

¹²⁰⁹ Avec l'assistance opérationnelle de quelques Agences européennes, notamment le Bureau européen d'appui en matière d'Asile, Frontex, Europol, Eurojust.

¹²¹⁰ Selon Danièle LOCHAK, Les hot spots ne sont pas des zones de crise en raison de l'imprévoyance des États membres, mais du fait de l'afflux des migrants. LOCHAK (D.), Protéger ou refouler : le droit d'asile à l'épreuve des politiques migratoires, in BOUCHERON (P.), Migrations, Réfugiés et Exil, éd. Odile Jacob, 2017, 408 p., préc. note 3, p. 315.

¹²¹¹ Grèce et Italie.

¹²¹² Règlement (UE) n° 604/2013 du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride (refonte) : JOUE n° L 180, 29 juin 2013, p. 3.

¹²¹³ Règlement (CE) n° 562/2006, 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontière Schengen) : JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1.

la « relocalisation »¹²¹⁴ qui permet de répartir les efforts sur l'ensemble des États membres.

431. Hot spot et ordre public en mer. On peut se demander quel est le lien entre les hotspots, situés à terre, et le maintien de l'ordre public en mer. En réalité, comme il sera démontré, ces zones de traitement des migrants jouent un rôle clef dans la gestion des flux migratoires qui affectent l'ordre public en mer. L'organisation et la gestion de ces centres constituent non seulement une réponse aux troubles à l'ordre public en mer, mais ont aussi un impact considérable et direct sur l'ordre public en mer.

432. Nous verrons dans les développements qui vont suivre que les hot spots ont le mérite de permettre un accueil exceptionnel des exilés dans l'urgence, ce qui en fait un outil indispensable à la gestion de la crise migratoire (A). Mais il s'avère que cette initiative, bien qu'efficace face à la crise migratoire, présente d'importantes lacunes qui entachent sa pertinence (B).

A. LES HOT SPOTS : UNE SOLUTION EFFICACE POUR L'ACCUEIL EXCEPTIONNEL DES EXILÉS

433. Les hotspots sont une solution efficace pour l'accueil exceptionnel des exilés. Les Hot spots – encore appelés points d'accès – sont concrètement des centres multifonctions capables d'effectuer les principales opérations de « gestion des flux » migratoires que sont l'identification rapide, l'enregistrement et le relevé d'empreintes digitales¹²¹⁵ des exilés. En effet, étant

¹²¹⁴ La relocalisation est prévue par deux décisions du Conseil, adoptées le 14 et le 22 sept. 2015, après consultation du Parlement européen, en référence à l'article 78 TFUE.

Décisions 2015/1523 du Conseil en date du 14 septembre 2015 et Décision 2015/1601 du Conseil en date du 22 septembre 2015.

¹²¹⁵ Ces empreintes sont enregistrées dans la base de données EURODAC.

Règlement (UE) n° 603/2013 du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 relatif à la création d'Eurodac pour la comparaison des empreintes digitales aux fins de l'application efficace du règlement (UE) n° 604/2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride et relatif aux demandes de comparaison avec les données d'Eurodac présentées par les autorités répressives des États membres et Europol à des fins répressives, et modifiant le règlement (UE) n° 1077/2011 portant création d'une Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 1.

en première ligne face la crise migratoire caractérisée par une situation d'urgence du fait de l'afflux soudain de ressortissants d'États tiers¹²¹⁶, les États membres ne peuvent seuls remplir leurs obligations en matière d'identification, d'enregistrement¹²¹⁷ et d'orientations¹²¹⁸ des exilés. C'est la raison pour laquelle, ces hot spots sont mis en place avec en leur sein différentes Agences européennes¹²¹⁹ apportant leur soutien aux États membres dans leurs différentes tâches sus évoquées.

434. Ces points d'accès sont des zones dans lesquelles l'État membre hôte, la Commission européenne, les Agences européennes et les autres États membres coopèrent en vue de gérer un défi migratoire disproportionné, existant ou potentiel, caractérisé par une augmentation importante du nombre de migrants arrivant aux frontières extérieures¹²²⁰. Cette gestion consiste en un tri entre les exilés. Le but est soit d'enfermer dans l'attente du « retour » ceux qui sont déboutés d'une demande d'asile, soit d'héberger ceux qui sont candidats à une relocalisation ou dont la demande d'asile sera examinée par l'État membre hôte.

435. Les étapes de la gestion des exilés au sein des hot spot. Concrètement, cette gestion intervient en quatre étapes.

436. La première étape concerne la gestion des arrivées. Les migrants interceptés en mer ou sur l'île sont acheminés vers le hot spot le plus proche. Pour assurer la gestion des arrivées aux frontières, Frontex fournit des « experts en filtrage »¹²²¹.

¹²¹⁶ Sur les difficultés auxquels font face les États en première ligne, voir notamment FAVILLI (Ch.), La gestion difficile des flux migratoires pour les États situés à la frontière maritime extérieure de l'UE, Annuaire français de droit international, vol. 59, 2013, pp. 257-278, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022

<https://doi.org/10.3406/afdi.2013.4819>

https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2013_num_59_1_4819

¹²¹⁷ Prise d'empreintes digitales, photographie.

¹²¹⁸ Soit vers une demande d'asile, soit vers un retour.

¹²¹⁹ COM(2015) 490 final, 23 septembre 2015, annexe 2. Cette communication de la Commission européenne intitulée « gestion de la crise des réfugiés » détaille la répartition du rôle respectif des Agences européennes en fonction des trois critères qui justifient la mise en œuvre de l'approche *hotspots*.

¹²²⁰ Règlement UE n° 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil en date du 14 sept. 2016 relatif au Corps européen de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex).

¹²²¹ COM(2015) 490 final, 23 septembre 2015, annexe 2.

437. Une fois au sein des hotspots, les exilés sont interrogés et identifiés par les policiers et les agents de Frontex¹²²². Il s'agit de la seconde étape. Cette identification va de pair avec le tri, celui-ci étant l'essence même des hotspots, car il faut séparer ceux et celles ayant « manifestement besoin de protection internationale » et les autres qui ont vocation à être expulsés. Pour ce faire, le migrant est questionné sur ses origines et sur son parcours et sur les motifs de son déplacement afin de savoir s'il a vocation à obtenir le statut de réfugié ou si au contraire, il doit être considéré comme un « migrant économique »¹²²³.

438. Ensuite, la troisième étape vise à enregistrer les exilés par une prise de leurs empreintes digitales et à les photographier. Frontex fournit également une assistance dans l'enregistrement des migrants et le relevé de leurs empreintes digitales¹²²⁴. La Commission met particulièrement l'accent sur « l'identification » des migrants, qui consiste essentiellement en une prise d'empreintes. Cette identification est cruciale, car elle permet soit d'accélérer le rejet d'une demande d'asile déjà examinée, soit de déclencher plus tard un « transfert Dublin »¹²²⁵. L'enregistrement se fait sur la base de données Eurodac¹²²⁶ pour ceux qui souhaitent demander l'asile. Le bureau européen d'appui en matière d'asile (BEAA)¹²²⁷ apporte un appui à l'enregistrement des

¹²²² COM(2015) 490 final, 23 septembre 2015, annexe 2.

¹²²³ Un migrant économique est une personne qui quitte son État d'origine pour des raisons économiques, comme la recherche d'emploi, de meilleures conditions de vie ou de revenu. Les migrants économiques peuvent être qualifiés de "volontaires" pour les distinguer des réfugiés ou des personnes déplacées de force. Cette définition provient du site de l'OMI, consulté en janvier 2023.

<https://www.iom.int/fr/glossary/migrant-economique>

¹²²⁴ COM(2015) 490 final, 23 septembre 2015, annexe 2.

¹²²⁵ PARROT (K.), IMBERT (L.), Les crises de l'Union européenne, la crise migratoire fantasmée ou l'échec programmé de la forteresse Europe, *Revue des juristes de Science Po*, n° 12, déc. 2016, p. 131.

¹²²⁶ Conformément au règlement(UE) n° 603/2013 du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 relatif à la création d'Eurodac pour la comparaison des empreintes digitales aux fins de l'application efficace du règlement (UE) n° 604/2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride et relatif aux demandes de comparaison avec les données d'Eurodac présentées par les autorités répressives des États membres et Europol à des fins répressives, et modifiant le règlement (UE) n° 1077/2011 portant création d'une Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 1.

¹²²⁷ Le Bureau européen d'appui en matière d'asile (European Asylum Support Office, EASO) est une Agence de l'Union européenne créée en 2010. Elle a pour mission de fournir un appui technique et opérationnel aux États membres de l'UE dans la gestion de leurs systèmes d'asile, afin de garantir l'application uniforme et efficace des normes et des pratiques en matière d'asile dans l'UE. Pour ce faire, elle peut notamment fournir des conseils juridiques et pratiques, des formations, des missions d'observation, des études et des analyses, et

personnes identifiées comme demandeurs d'asile et à la préparation de leur dossier¹²²⁸.

439. Les exilés sont ensuite orientés soit vers un retour¹²²⁹, soit vers un programme de relocalisation pour une demande d'asile. Il s'agit de la dernière étape. Frontex¹²³⁰ coordonne les vols de retour des exilés identifiés à leur arrivée comme n'ayant pas besoin de protection internationale, lorsque leur demande est jugée soit infondée, soit irrecevable. Au sens de la directive européenne qui harmonise les procédures en matière d'asile¹²³¹, la demande est jugée infondée lorsque l'exilé vient d'un « premier État d'asile »¹²³² ou d'un « État tiers sûr »¹²³³. Ils sont renvoyés par l'État membre d'arrivée en Turquie selon l'accord conclu entre l'UE et la Turquie du 18 mars 2016. Il importe de souligner que juridiquement, cet acte ne constitue pas un accord international. Il a été conclu entre les chefs

elle peut également mettre en place des programmes d'échange d'informations et de coopération entre les États membres.

Règlement (UE) n° 439/2010 du Parlement européen et du Conseil en date du 19 mai 2010 portant création d'un Bureau européen d'appui en matière d'asile, JOUE n° L 132 du 25 mai 2010, p. 11.

¹²²⁸ COM(2015) 490 final, 23 septembre 2015, annexe 2.

¹²²⁹ La directive 2008/115/CE sur les retours établit les normes minimales pour les procédures de retour et les garanties pour les personnes en attente de retour. Directive n° 2008/115/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 16 déc. 2008 relative aux normes et procédures communes applicables dans les États membres au retours des ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier, JOUE n° L 348 du 24 déc. 2008, p. 98.

¹²³⁰ COM(2015) 490 final, 23 septembre 2015, annexe 2.

¹²³¹ Articles 35 et 38 de la directive 2013/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative à des procédures communes pour l'octroi et le retrait de la protection internationale (refonte), JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 60.

¹²³² Selon l'article 2 du règlement Dublin III, « le premier État membre ayant enregistré la demande d'asile d'une personne faisant l'objet d'une demande d'application du présent règlement est responsable de l'examen de cette demande ». Cet article précise également que le premier État membre responsable est celui où la personne a été enregistrée pour la première fois ou où elle a été en possession d'un titre de séjour valide, ou encore où elle a été interceptée ou où elle a demandé l'asile pour la première fois si elle n'a pas été enregistrée ou n'a pas de titre de séjour valide.

¹²³³ L'article 38 du règlement Dublin III définit les critères pour déterminer si un État tiers est considéré comme sûr pour la réadmission des demandeurs d'asile. Il précise que ces critères peuvent inclure des considérations relatives à l'état des droits de l'homme, à la situation des réfugiés et des personnes en situation de vulnérabilité, ainsi qu'à l'application des normes de l'Organisation des Nations Unies en matière de droits de l'homme. Il précise également que l'UE et les États membres peuvent conclure des accords bilatéraux avec des États tiers pour la réadmission des réfugiés. Un État tiers sûr est donc un État qui répond aux critères de respect des droits de l'homme et des normes énoncées dans le règlement. Cela signifie que les demandeurs d'asile ne risquent pas d'être exposés à des persécutions, à la torture ou à des traitements inhumains ou dégradants lorsqu'ils sont renvoyés dans cet État. Les États tiers sûrs sont généralement des États membres de l'Union européenne, mais peuvent également inclure des États tiers qui ont conclu des accords bilatéraux avec l'UE pour la réadmission des réfugiés.

d'État et de gouvernement de l'UE et la Turquie sous la forme d'une Déclaration¹²³⁴.

440. Le rôle des agences au sein des hot spots. Les Agences européennes jouent un rôle majeur au sein de ces hot spots, car elles interviennent à chacune des étapes sus évoquées. Mais cette intervention n'est pas automatique, les États doivent en faire la demande¹²³⁵. Près de quatre cents officiers de l'Agence Frontex et près de cent agents du BEAA¹²³⁶ ont été déployés dans les centres grecs pour soutenir les fonctionnaires nationaux dans ces différentes tâches, y compris pour l'éloignement des « migrants irréguliers »¹²³⁷.

441. Les hot spots sont aux yeux de la Commission la pierre angulaire de l'aide apportée par l'UE dans les zones de crise¹²³⁸. Elle a d'ailleurs élaboré, en étroite collaboration avec les Agences européennes, un guide des bonnes pratiques pour gérer les hot spots. Il s'agit du « *Hotspot Standard Operating Procedures* »¹²³⁹ (H-SOP) qui définit de façon concrète et pratique les standards opérationnels et procéduraux des hot spots. Il s'agit d'un ensemble de règles et de procédures établies pour la gestion et l'utilisation d'un hotspot.

¹²³⁴ Le Tribunal de l'UE s'est déclaré incompétent pour statuer sur la légalité d'un tel acte : Ordre Trib. UE, 28 février 2017, aff. T-192/16, NF C./ Conseil européen.

¹²³⁵ Selon le règlement 439/2010/UE du Parlement européen et du Conseil en date du 19 mai 2010, « un ou plusieurs États membres soumis à des pressions particulières peuvent demander au Bureau d'appui le déploiement d'une équipe d'appui « asile ».

Bien plus, selon l'article 15 du règlement 2016/1624/UE du Parlement et du Conseil du 14 septembre 2016 (modifiant le Règlement 1168/2011/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011, en son article 8 bis), « à la demande d'un État membre confronté à une situation de pression présentant un caractère urgent et exceptionnel, notamment l'arrivée en certains points des frontières extérieures d'un grand nombre de ressortissants de pays tiers tentant d'entrer clandestinement sur le territoire dudit État membre, l'Agence peut déployer, pour une durée limitée, une ou plusieurs équipes européennes de gardes-frontières sur le territoire de l'État membre demandeur ».

¹²³⁶ Bureau européen d'appui en matière d'asile.

¹²³⁷ PARROT (K.), IMBERT (L.), Les crises de l'Union européenne, la crise migratoire fantasmée ou l'échec programmé de la forteresse Europe, *Revue des juristes de Science Po*, n° 12, déc. 2016, p. 131.

¹²³⁸ Commission européenne, *Best practices on the implementation of the hot spot approach, accompanying the document progress report on the European Agenda on Migration*, Commission staff working document, COM (217) 669 final, 15 nov. 2017.

¹²³⁹ Informations obtenues que le Site Europa, consulté le 12 septembre 2022 via le lien suivant https://home-affairs.ec.europa.eu/pages/glossary/standard-operating-procedures-applicable-hotspots_en

442. Malgré leur pertinence, ces hot spots s'avèrent être peu soucieux des droits fondamentaux des exilés.

B. LES HOT SPOTS : UNE SOLUTION PEU RESPECTUEUSE DES DROITS FONDAMENTAUX DES EXILES

443. Les hotspots sont une solution peu respectueuse des droits fondamentaux des exilés. D'entrée de jeu, le terme « hot spot » semble ne pas être le plus approprié pour désigner les points d'accès ou les centres multifonctions qui servent de réponse à la crise migratoire. En effet, selon certains auteurs, ce terme criminalise les exilés, car il désigne, dans le vocabulaire policier américain, des zones géographiques à forte « densité criminelle »¹²⁴⁰. Au-delà du choix terminologique inapproprié, plusieurs facteurs sont à l'origine de l'échec de cette initiative des hot spots et partant, du non-respect des droits fondamentaux des exilés.

444. Une capacité d'accueil insuffisante au sein des hotspots. Le premier facteur est la mauvaise anticipation du nombre trop important de migrants qui arrivent dans ces zones. En effet, la capacité d'accueil et d'hébergement de ces centres multifonctions n'a pas été conçue pour accueillir correctement un nombre important d'exilés aux portes de l'UE. En ce qui concerne par exemple des hot spots grecs, plusieurs ONG ont dénoncé, dès leur mise en place¹²⁴¹, les problèmes de promiscuité, de cohabitation de mineurs isolés avec des adultes, de nourriture insuffisante et de conditions d'hygiène dégradées du fait de la saturation des équipements sanitaires¹²⁴².

445. Le second facteur est la transformation des hot spots en centre de rétention. En effet, depuis l'accord¹²⁴³ entre l'UE et la Turquie du 18

¹²⁴⁰ Voir par exemple, le rapport spécial pour le Département américain de la Justice : ECK John et al., « Mapping Crime : Understanding Hot Spots », août 2005, [En ligne], consulté le 12 septembre 2022 <https://www.ncjrs.gov/pdffiles1/nij/209393.pdf>

¹²⁴¹ Donc au tout début de leur fonctionnement

¹²⁴² Amnesty International, « Grèce. Des réfugiés détenus dans des conditions déplorables », avril 2016 ; Human Rights Watch, « Grèce. Insécurité et insalubrité dans les « hotspots » pour réfugiés », mai 2016 ; Gisti, « Accord UE-Turquie, la grande imposture », Rapport de mission dans les hotspots grecs de Chios et de Lesbos, juillet 2016.

¹²⁴³ Pour rappel, il ne s'agit pas juridiquement d'un accord international, mais d'une Déclaration.

mars 2016¹²⁴⁴, les hot spots ne sont plus des lieux de passage où les exilés sont identifiés et enregistrés, mais des centres semi-fermés et des centres de rétention. En application de cet accord, les demandes d'asile doivent être formées dans les centres dédiés des hot spots. Les migrants arrivés dans les hot spots après le 20 mars 2016 sont donc enregistrés et empêchés de quitter la zone. Après avoir été enregistrés, ils sont soit enfermés, soit hébergés sur place. Ils ne peuvent pas librement se rendre sur le continent¹²⁴⁵, car leur libre circulation est limitée depuis l'entrée en vigueur de cet accord, au seul motif d'un trouble potentiel à d'intérêt public¹²⁴⁶.

446. Les mauvaises conditions d'accueil au sein des hotspots.

Au sein des hotspots, le nombre d'exilés est trop important et sa croissance est constante. Le confinement de cet important nombre de personnes au sein des hotspots rend leurs conditions de rétention dangereuses, précaires, inhumaines et dégradantes, surtout en hiver. Pour que les conditions d'accueil soient plus favorables, les places doivent se libérer. L'accueil des uns dans de meilleures conditions est subordonné à l'expulsion des autres et inversement. Toutes les demandes d'asile étant faites obligatoirement au même endroit – soit au sein des hotspots – elles prennent beaucoup de temps pour être traitées au vu de leur nombre important.

Les exilés ne cessent d'arriver au sein de ces hotspots, ce qui augmente les effectifs déjà pléthoriques et dégrade davantage les conditions d'accueil. Le volet

¹²⁴⁴ Déclaration du 18 mars 2016 élaborée par les dirigeants européens (en dehors de tout cadre institutionnel) et selon laquelle « tous les nouveaux migrants en situation irrégulière qui partent de la Turquie pour gagner les îles grecques à partir du 20 mars 2016 seront renvoyés en Turquie » et que « pour chaque Syrien renvoyé en Turquie au départ des îles grecques, un autre Syrien sera réinstallé de la Turquie vers l'UE en tenant compte des critères de vulnérabilité des Nations unies. En échange, la Turquie obtient une ouverture de crédit de 3 milliards pour l'accueil des réfugiés sur son territoire et la promesse d'une relance du processus d'adhésion qui commencerait notamment par la libéralisation du régime des visas.

PARROT (K.), IMBERT (L.), Les crises de l'Union européenne, la crise migratoire fantasmée ou l'échec programmé de la forteresse Europe, *Revue des juristes de Science Po*, n° 12, déc. 2016, p. 131.

LAVAL (P. - F.), L'instrumentalisation de l'État tiers : vers un dévoiement de la coopération européenne en matière d'asile, *Revue de l'Union européenne*, n° 599, 2016, p. 281-286 ;

ALOUPI (N.), Les accords de réadmission de l'Union européenne, in ICARD (Ph.), OLIVIER-LEPRINCE (J.) (dir.), *L'Union européenne au défi de ses frontières*, éditions Clément Juglar, coll. RDUE, 2018. pp. 207-212.

¹²⁴⁵ Les Hotspots se trouvant sur des îles.

¹²⁴⁶ SLAMA (S.), La gestion européenne de la crise des réfugiés, un révélateur de la crise des droits fondamentaux en Europe, in *Union européenne et migration*, BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), pp. 204-230., p. 213.

humanitaire consistant en l'amélioration de la prise en charge des exilés est pourtant le fer des lances de cette approche des hotspots. En pratique, elle occupe une place bien marginale au profit du volet sécuritaire, ce qui entrave l'accès au droit d'asile des exilés¹²⁴⁷.

La Commission reconnaît à ce propos dans trois rapports que les conditions d'accueil au sein de ces hot spots sont préoccupantes¹²⁴⁸ et inappropriées pour les mineurs¹²⁴⁹. Aucune procédure judiciaire¹²⁵⁰ n'a à l'heure actuelle été mise en œuvre pour obtenir une amélioration des conditions de rétention des exilés. De même, aucun contrôle juridictionnel n'est opéré à l'égard de ces centres¹²⁵¹, alors que plusieurs recours sont possibles¹²⁵². L'approche des hot spots apparaît donc suivre une logique d'enfermement¹²⁵³ des exilés en vue de leur probable expulsion.

¹²⁴⁷ TASSIN (L.), Le mirage des *hotspots*. Nouveaux concepts et vieilles recettes à Lesbos et Lampedusa, *Savoir/Agir*, 2016/2 (N° 36), p. 39-45. [En ligne], consulté le 12 sept. 2022
<https://www.cairn.info/revue-savoir-agir-2016-2-page-39.htm>

¹²⁴⁸ « Les pressions auxquelles sont soumises les installations et les opérations menées dans les îles grecques demeurent importantes et continuent de s'intensifier ». cf. Commission européenne, Rapport d'avancement relatif à l'Agenda européen en matière de migration, COM(2017) 669 final, SWD(2017) 372 final, 15 nov. 2017, p. 8

Les conditions d'accueil sont très préoccupantes, car avec 6338 places pour 16565 personnes (en mai 2018), on est face à une importante surpopulation. Certains arrivants sont de ce fait hébergés dans des tentes en hiver. Il y a une forte pression sur les infrastructures, les services médicaux et la gestion des déchets. Cf. Communication de la Commission européenne, Rapport d'avancement sur la mise en œuvre de l'agenda européen en matière de migration, COM(2018) 301 final, 16 mai 2018, p. 5.

le flux constant (...) d'arrivées ainsi que la lenteur des renvois ont soumis les capacités d'accueil des îles à une pression croissante. En conséquence, les centres d'enregistrement grecs sont de plus en plus surpeuplés, créant des situations difficiles et parfois dangereuses (...), COM(2016) 634 final, 28 septembre 2016.

¹²⁴⁹ « Il manque de façon persistante des abris appropriés pour les mineurs non accompagnés ». Communication de la Commission européenne, Rapport d'avancement sur la mise en œuvre de l'Agenda européen en matière de migration, préc., note 22, 14 mars 2018, p. 4.

¹²⁵⁰ Devant les juridictions étatiques et européennes.

¹²⁵¹ SLAMA (S.), FRONTEX : un juge national aux abonnés absents, in CHEVALLIER-GOVERS, TINIERE (R.) (dir) *De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières*, Bruylant, 2019 p. 238-245.

¹²⁵² MAUBERNARD (C.), Réflexions sur les voies de recours devant la Cour de justice de l'Union européenne à l'égard des actes et actions de l'agence FRONTEX, in CHEVALLIER-GOVERS, TINIERE (R.) (dir) *De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières*, Bruylant, 2019 p. 238-245 p. 247-265.

AILINCAI (M.), Quel(s) juge(s) pour contester les conséquences d'une opération FRONTEX ? La Cour européenne des droits de l'homme, in CHEVALLIER-GOVERS, TINIERE (R.) (dir) *De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières*, Bruylant, 2019 p. 238-245 p. 267-289.

¹²⁵³ CHIRON (P.), Les politiques migratoires européennes, à la frontière du droit, Paris, IRIS, Observatoire des Questions Humanitaires, juin 2017, p. 5, [en ligne] consulté en octobre 2022,
<https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/07/Obs-huma-Chiron-Politiques-migratoires.pdf>

447. Aux termes de ce paragraphe, force est de relever que toutes les réponses de l'UE – analysées précédemment – pour faire face à la crise migratoire n'interviennent qu'a posteriori, vis-à-vis de migrants déjà embarqués et abandonnés par les passeurs. Il est nécessaire d'avoir une solution qui anticipe, notamment par la mise en place d'une gestion des flux migratoires en amont, avant que les migrants n'arrivent sur le territoire des États membres de l'UE. C'est la raison pour laquelle l'UE a initié des partenariats avec plusieurs États tiers, dont l'objectif est la régulation déterritorialisée des frontières maritimes de l'UE.

II. LA REGULATION DETERRITORIALISEE DES FRONTIERES MARITIMES EXTERIEURES DE L'UE

448. La déterritorialisation du contrôle aux frontières. De façon générale, la déterritorialisation des contrôles aux frontières est une dynamique à deux tendances, la délocalisation et l'externalisation¹²⁵⁴. Elle consiste à gérer les flux migratoires hors d'un territoire, notamment par les politiques d'attribution de visas par les consulats. En ce qui concerne l'UE, les fonctionnaires des États membres administrent directement l'immigration hors des États membres au sein des consulats de ces États tiers. Bien plus, des agents de Frontex sont présents dans les ports et aéroports extérieurs de l'UE pour aider les autorités nationales dans les différents contrôles.

449. Pour gérer efficacement la crise migratoire, l'UE a très vite compris qu'il est nécessaire de contrôler et de sécuriser ses frontières extérieures, non pas seulement au niveau même de ces frontières, mais aussi depuis le territoire d'origine ou de transit des migrants irréguliers. Le but de l'UE n'est donc pas seulement d'empêcher les candidats à l'exil d'atteindre le sol européen, mais surtout de les empêcher de quitter le territoire de départ¹²⁵⁵. C'est la raison pour laquelle l'UE va agir doublement, d'une part sur ses frontières en y renforçant le

¹²⁵⁴ FISCHER (N.), HAMIDI (C.), Le contrôle répressif de l'immigration, in FISCHER (N.), Les politiques migratoires, Paris, éd. La Découverte, Repères, 2016, p. 65-83, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022 <https://www.cairn.info/-9782707167217-page-65.htm>

¹²⁵⁵ KITMUN (D.), Le Maroc gère les flux des indésirables, Plein droit 2011/1, n°88, p. 29.

contrôle, et d'autre part au sein des États d'origine ou de transit des migrants, avec l'accord de ces États. Cette double action vise à limiter les départs irréguliers en provenance de ces États, et à renforcer le contrôle à l'arrivée de ceux dont le départ n'a pas pu être évité. Cette action au sein des États tiers prend la forme d'une régulation déterritorialisée des frontières maritimes extérieures de l'UE, encore appelée gestion des flux migratoires irréguliers à distance.

450. Pour mener ce type d'action, un programme financier et technique a été créé dans le cadre de la politique européenne de voisinage (PEV) basée notamment sur l'article 8 TUE ¹²⁵⁶. Ce programme a vocation soutenir et à aider les États tiers à gérer les migrants voulant se rendre en Europe. Plusieurs États limitrophes de l'UE bénéficient de ce programme, notamment le Maroc, la Libye et la Turquie, ce qui fait de la Méditerranée, zone de fortes immigrations¹²⁵⁷, un laboratoire privilégié de cette déterritorialisation¹²⁵⁸.

451. L'objectif principal de ce programme est de mettre en place une régulation déterritorialisée des frontières maritimes extérieures de l'UE sur la base de deux leviers, d'une part la promotion de la politique migratoire de l'UE dans l'État tiers (A), et d'autre part la réadmission des migrants illégaux sur le territoire de ces États (B).

¹²⁵⁶ La politique européenne de voisinage (PEV) est une politique de l'Union européenne qui vise à renforcer la coopération et les relations économiques et politiques avec les États voisins de l'UE. Elle a pour objectif de promouvoir la démocratie, la stabilité et la prospérité dans ces régions, ainsi que de renforcer la sécurité et la coopération en matière de migration et de lutte contre le terrorisme. La PEV est mise en œuvre par la Commission européenne et les États membres de l'UE, en coordination avec les États partenaires concernés. Pour plus de détails sur la PEV, voir notamment :

MARESCEAU (M.), Politique de voisinage et de proximité de l'UE, Droit In-Situ n° DC3701 de 2005, pp. 1-4 ;

RAPOPPORT (C.), Politique européenne de voisinage, RTDE n° 3 de 2013, pp. 593-594 ;

RAPOPPORT (C.), L'UE, sa politique de voisinage et le Conseil de l'Europe, Cahier de droit européen n° 1-2 de 2009, pp. 49-90.

¹²⁵⁷ Entre l'Europe, l'Afrique et le Proche-Orient.

¹²⁵⁸ FISCHER (N.), HAMIDI (C.), Le contrôle répressif de l'immigration, in FISCHER (N.), Les politiques migratoires, Paris, éd. La Découverte, Repères, 2016, p. 65-83, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022

<https://www.cairn.info/~9782707167217-page-65.htm>

452. Définition de la politique migratoire de l'UE. Il faut avant toute chose revenir sur ce qu'est la politique migratoire de l'UE¹²⁵⁹. Elle vise en effet à gérer les flux migratoires en Europe de manière coordonnée et efficace. Elle comprend des mesures pour empêcher l'entrée illégale de migrants, aider les États membres à gérer les demandeurs d'asile et les réfugiés, et faciliter les retours des personnes qui n'ont pas droit au séjour au sein des États membres. Elle inclut également des efforts pour coopérer avec les États tiers dans le but d'améliorer les conditions dans lesquelles les candidats à l'immigration vivent avant de quitter leurs États d'origine et pour lutter contre les réseaux de passeurs illégaux.

Les questions migratoires au sein de l'UE sont au fil du temps passées de l'intergouvernementalité à l'intégration¹²⁶⁰. En effet, en vertu du Traité de Maastricht, les questions migratoires relevaient de la souveraineté des États membres de l'UE, car la maîtrise des frontières et la politique d'asile faisaient partie du troisième pilier, en l'occurrence Justice et affaires intérieures. Un changement a été opéré avec le Traité d'Amsterdam qui inscrit ces questions dans le premier pilier. Depuis le Traité de Lisbonne et la fin de la structure en piliers, ces questions relèvent de compétences et partagées entre l'UE et les États membres. Ce changement se justifie par l'ouverture des frontières intérieures de l'UE, qui a pour corolaire le renforcement du contrôle des frontières extérieures de l'UE.

¹²⁵⁹ La politique migratoire de l'UE est définie par un certain nombre de dispositions législatives et de plans d'action : La Directive sur les demandeurs d'asile (2013/32/UE) définit les normes minimales pour les procédures d'asile dans les États membres de l'UE. Elle établit les critères pour déterminer qui a droit à l'asile et les garanties pour les personnes en attente de décision ; La Directive sur les réfugiés (2011/95/UE) énonce les normes minimales pour la reconnaissance de la qualité de réfugié ou de personne bénéficiant d'une protection subsidiaire ; La Directive sur les retours (2008/115/CE) établit les normes minimales pour les procédures de retour et les garanties pour les personnes en attente de retour ; La Politique européenne de voisinage (ENP) vise à renforcer les relations entre l'UE et ses voisins immédiats en matière de migration et d'asile, en aidant à améliorer les conditions dans lesquelles les personnes vivent avant de quitter leur État d'origine ; Le Plan d'action de l'UE sur la migration (2016-2020) définit les mesures concrètes que l'UE et les États membres doivent prendre pour gérer les flux migratoires de manière efficace.

Pour plus de détails sur la politique migratoire de l'UE, voir notamment :

BILLET (C.), La mobilisation des instruments de la politique migratoire au service de la sécurité des frontières et la politique étrangère de l'UE, RTDE n° 3 de 2022, pp. 529-532 ;

CARLIER (J. - Y.), Politique migratoire européenne : hasard ou nécessité ?, RTDE n° 1 de 2019, pp. 27-29.

¹²⁶⁰ Sur la distinction entre processus d'intégration et coopération intergouvernementale, voir *supra*, paragraphe n°51 et n°52, pp. 31 et s.

453. La consistance de l'externalisation de la politique migratoire. Cette précision étant faite, il faut noter que l'externalisation de la politique migratoire de l'UE consiste à inciter les États tiers à développer la migration légale et combattre l'immigration illégale à destination de l'UE. Cette externalisation consiste en cela à « sous-traiter à des États tiers, qu'ils soient des États de transit ou des États de départ, les opérations de blocage des migrants »¹²⁶¹.

454. La sous-traitance des opérations de blocage des migrants. Cette sous-traitance est un processus qui repose lui-même sur deux leviers, en l'occurrence la délocalisation des moyens matériels tels que les infrastructures et le savoir-faire, et le transfert de responsabilité¹²⁶². L'UE exporte de ce fait une partie de la gestion de ses frontières avec ces États tiers et transfère ainsi sa responsabilité, notamment en matière d'asile¹²⁶³.

455. La sous-traitance au Maroc des opérations de blocage. À titre d'exemple, le Maroc est un État de transit et d'émigration pour l'UE, car il partage des frontières terrestres¹²⁶⁴ et maritimes¹²⁶⁵ avec l'Espagne¹²⁶⁶. Dans le cadre de cette externalisation, Le Maroc a profondément modifié sa loi migratoire. Il a en effet établi un régime de visas pour les ressortissants de ses voisins

¹²⁶¹ AUDEBERT (C.), ROBIN (N.), L'externalisation des frontières des "Nords" dans les eaux des "Sud". L'exemple des dispositifs frontaliers américains et européens visant au contrôle de l'émigration caribéenne et subsaharienne, *Cultures & Conflits*, 2009, vol. 73, no 1, pp. 35-51 ;

EL QADIM (N.), Le gouvernement asymétrique des migrations, Maroc/Union européenne, éd. Dalloz, Paris, « Nouvelle bibliothèque de thèses », 2015, p. 20 et s.

¹²⁶² AUDEBERT (C.), ROBIN (N.), L'externalisation des frontières des "Nords" dans les eaux des "Sud". L'exemple des dispositifs frontaliers américains et européens visant au contrôle de l'émigration caribéenne et subsaharienne, *Cultures & Conflits*, 2009, vol. 73, no 1, pp. 35-51.

¹²⁶³ RODIER (C.), Étude. Analyse de la dimension externe des politiques d'asile et d'immigration de l'UE. Synthèse et recommandations pour le Parlement européen. Parlement européen, direction générale pour les politiques externes de l'Union, Direction B, DT/ 619330 FR. doc, 8 juin 2006. 9 ;

MORICE (A.), RODIER (C.), Comment l'Union européenne enferme ses voisins, *Le Monde diplomatique*, juin 2010. 16-17 ;

BERRAMDANE (A.), L'émergence d'une politique européenne commune d'immigration et son externalisation progressive, in BERRAMDANE (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), *La politique européenne d'immigration*, Paris, éd. Karthala, 2009, p. 39 s. ;

BERRAMDANE (A.), L'externalisation de la politique d'immigration, in HANNEQUART (I.) (Dir.), *UE-Mercosul, Intégrations régionales et environnement international. Quelles interactions normatives ?*, Mare et Martin, 2013. 487 s.

¹²⁶⁴ Il s'agit des deux enclaves de Ceuta et Melilla.

¹²⁶⁵ Proche des côtes andalouses.

¹²⁶⁶ BELGUENDOZ (A.), Expansion et sous-traitance des logiques d'enfermement de l'Union européenne : l'exemple du Maroc, *Cultures & Conflits*, vol. 57, n° 1, p. 155-219.

subsahariens, et a mis en place une législation contraignante sur l'immigration jusque-là absente de ses codes. Sur la base de cette modification, il est désormais illégal de quitter le territoire marocain de façon clandestine. Cette interdiction concerne aussi bien les ressortissants marocains que non marocains¹²⁶⁷. Les autorités marocaines sanctionnent donc les migrants irréguliers, ce qui fait du Maroc un gendarme des frontières extérieures de l'UE¹²⁶⁸. Le Maroc a reçu en contrepartie une aide matérielle de l'UE pour le contrôle de ses frontières¹²⁶⁹.

Autre exemple, la Libye a conclu avec l'UE plusieurs accords prévoyant le blocage sur le territoire libyen de migrants transitant vers l'Europe, moyennant diverses compensations européennes¹²⁷⁰.

456. La sous-traitance des opérations de blocage ou l'ingérence dans le droit interne des États tiers. Il faut tout de même relever que cette externalisation de la politique migratoire de l'UE est considérée par certains comme une « forme d'ingérence »¹²⁷¹ dans le droit interne des États tiers partenaires. En effet, pour s'adapter à une telle politique migratoire, ces États tiers seraient obligés de modifier significativement leurs propres législations internes. Ils auraient l'obligation de s'adapter à une telle politique migratoire pour remplir leurs engagements et pouvoir bénéficier des programmes d'aides techniques et financiers de l'UE en matière de développement¹²⁷².

L'UE préconise ainsi une politique de délocalisation du traitement des demandes d'asile hors des frontières de l'Union. Cette politique implique que les camps de rétention soient établis dans les États tiers pour permettre un premier tri en amont des demandes d'asile¹²⁷³. Ces États tiers partenaires seraient donc

¹²⁶⁷ BELGUENDOZ (A.), Le Maroc, vaste zone d'attente ?, *Plein droit* 2003/2 (n°57), p. 36.

¹²⁶⁸ BELGUENDOZ (A.), Le Maroc, vaste zone d'attente ?, *Plein droit* 2003/2 (n°57), p. 39.

¹²⁶⁹ GABRIELLI (L.), La construction de la politique d'immigration espagnole : ambiguïtés et ambivalence à travers le cas des migrations ouest-africaines, Thèse de doctorat, IEP de Bordeaux, 2011.

¹²⁷⁰ FISCHER (N.), HAMIDI (C.), Le contrôle répressif de l'immigration, in *Les politiques migratoires*, FISCHER (N.) (Dir.) Paris, éd. La Découverte, « Repères », 2016, pp. 65-83, [En ligne], consulté le 12 sept. 2022 <https://www.cairn.info/~9782707167217-page-65.htm>

¹²⁷¹ Cette pratique est certes régie par un accord, mais il s'agit à notre sens d'une forme « d'ingérence ».

¹²⁷² SHAHIM-ZIYADEH (S.), Les relations euro-marocaines sous le prisme de la contenance migratoire et de la sécurité : le royaume chérifien, une position ambiguë : à la fois pierre angulaire du mécanisme migratoire européen et résistant aux politiques des 28, Mémoire Master 2, Science Po Grenoble, 2016, Dumas 01431220, [en ligne] consulté en janvier 2022 <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01431220/document>

¹²⁷³ ALAMI M'CHICHI (H.), HAMDouch (B.), LAHLOU (M.), Le Maroc et les migrations, Fondation Friedrich Ebert, 2005, p. 66-67, p. 19, [en ligne] consulté en janvier 2023.

« forcés » d'accepter des camps de rétention de migrants sur leur territoire, directement gérés par l'UE ou les États membres de l'UE ce qui constituerait également une forme d'ingérence.

Cette présentation de la situation, si elle est juridiquement discutable dès lors que les États tiers agissent dans le cadre d'accords conclus avec l'Union, traduit néanmoins la délicate perception que l'on peut avoir de l'action ainsi menée par l'Union européenne.

457. Cette externalisation ne s'arrête pas là, car ces États tiers ont conclu plusieurs accords de réadmission avec l'UE.

B. LA CONCLUSION D'ACCORDS DE READMISSION

458. La conclusion d'accord de réadmission. Des accords ont été conclus entre l'UE et plusieurs États tiers dans le but de gérer les flux migratoires et de lutter contre les migrations irrégulières au sein de l'UE. Il s'agit d'accords de réadmission par lesquels les États tiers de départ ou de transit s'engagent à recevoir sur leur territoire des exilés en provenance de l'UE, ou encore d'accords de coopération ou d'association qui comportent des clauses relatives à la gestion conjointe des flux migratoires et à la réadmission obligatoire en cas de migrations illégales¹²⁷⁴. Ces accords supposent de la part de l'UE des contreparties financières et politiques¹²⁷⁵.

459. Exemple d'accord de réadmission avec la Turquie. À titre d'exemple, en ce qui concerne la Turquie, un partenariat relatif aux exilés en provenance de la Syrie et de l'Irak lie cette dernière à la Grèce et à l'UE. Ce partenariat est intervenu dans un contexte politique particulièrement tendu¹²⁷⁶. Les membres du Conseil européen ont en effet conclu deux accords de

¹²⁷⁴ Art. 13 de l'accord de Cotonou relatif aux migrations, JOUE, L 317 du 15 décembre 2000, p. 3.

¹²⁷⁵ SCHMOLL (C.), THIOLLET (H.), WIHTOL De WENDEN (C.), *Migrations en Méditerranée : Permanences et mutations à l'heure des révolutions et des crises*, CNRS éditions, Paris, 2015.

¹²⁷⁶ FISCHER (N.), HAMIDI (C.), *Le contrôle répressif de l'immigration*, in *Les politiques migratoires*, FISCHER (N.) (Dir.) Paris, éd. La Découverte, « Repères », 2016, pp. 65-83, [En ligne], consulté le 12 sept. 2022 <https://www.cairn.info/~9782707167217-page-65.htm>

réadmission¹²⁷⁷ avec leurs homologues turcs, l'un en novembre 2015 et l'autre en mars 2016¹²⁷⁸. Sur cette base, les autorités turques s'engagent à bloquer ou à réadmettre sur leur territoire les réfugiés en marche vers l'UE. En contrepartie, l'UE leur fournit une aide de 3 milliards d'euros destinés à financer des projets en faveur des réfugiés¹²⁷⁹, admet le transfert sur son territoire d'un réfugié syrien pour chaque réfugié réadmis en Turquie, permet une politique de visa facilitant l'entrée en Europe des ressortissants turcs, et enfin permet la reprise des pourparlers d'adhésion de la Turquie à l'Union européenne¹²⁸⁰.

460. Mais malgré leur succès, ces accords de réadmission contredisent des valeurs chères à l'UE. En effet, l'article 2 du TUE¹²⁸¹ dispose les valeurs sur lesquelles l'UE fonde ses actions de façon générale. Il s'agit de la démocratie, la dignité humaine, l'égalité, la liberté, le respect des droits de l'Homme et l'État de droit. À ces valeurs, s'ajoutent la transparence¹²⁸² et la démocratie représentative¹²⁸³. Il s'avère que deux de ces valeurs, en l'occurrence les principes démocratiques (1) et les droits fondamentaux (2) ne soient pas respectés par ces accords de réadmission.

¹²⁷⁷ Pour rappel, ces accords ne sont pas des accords internationaux au sens juridique du terme.

¹²⁷⁸ Conseil de l'Union européenne, Communiqué de presse relatif à la déclaration UE-Turquie, Bruxelles, CE, 2016.

¹²⁷⁹ SAROLEA (S.), Les méthodes d'élaboration des accords de gestion externe des migrations : Une approche critique, Article disponible en ligne, http://ceie.unistra.fr/fileadmin/upload/CEIE/Manifestations_scientifiques/S._Sarolea_-_Politique_externe.pdf

¹²⁸⁰ NEFRAMI (E.), Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in Union européenne et migration, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 249-273, p., préc. p. 264 ;

SAROLEA (S.), Les méthodes d'élaboration des accords de gestion externe des migrations : Une approche critique, Article disponible en ligne, http://ceie.unistra.fr/fileadmin/upload/CEIE/Manifestations_scientifiques/S._Sarolea_-_Politique_externe.pdf

¹²⁸¹ Art. 2 du TUE : L'Union est fondée sur les valeurs de respect de la dignité humaine, de liberté, de démocratie, d'égalité, de l'État de droit, ainsi que de respect des droits de l'homme, y compris des droits des personnes appartenant à des minorités. Ces valeurs sont communes aux États membres dans une société caractérisée par le pluralisme, la non-discrimination, la tolérance, la justice, la solidarité et l'égalité entre les femmes et les hommes.

¹²⁸² Art. 10 (3) et 11 du TUE : Tout citoyen a le droit de participer à la vie démocratique de l'Union. Les décisions sont prises aussi ouvertement et aussi près que possible des citoyens

¹²⁸³ Art. 10 (1) et (2) du TUE : Le fonctionnement de l'Union est fondé sur la démocratie représentative. Les citoyens sont directement représentés, au niveau de l'Union, au Parlement européen.

1. Des accords en contradiction avec les principes démocratiques de l'UE

461. Des accords en contradiction avec les principes démocratiques de l'UE. Les principes démocratiques de l'UE incluent la primauté du droit, la transparence, la participation et la représentation citoyenne, la responsabilité politique et la protection des droits fondamentaux.

Il sera ici question de voir dans quelle mesure ces accords de réadmission sont conclus en violation du principe démocratique de transparence (a) et la démocratie représentative (b).

a) Des accords en contradiction avec le principe procédural de transparence

462. Définition du principe de transparence. Le principe de transparence est prévu par les articles 10(3)¹²⁸⁴ et 11 (3)¹²⁸⁵ du TUE. Il s'agit d'une règle de procédure contenue dans les traités en vertu de laquelle les travaux des institutions de l'UE doivent être accessibles à tous les citoyens européens¹²⁸⁶. Ces travaux doivent être menés le plus ouvertement possible et à la suite d'un dialogue avec les citoyens européens. Le régime de transparence auquel sont soumis les actes de l'UE implique que ces derniers soient pris le plus ouvertement possible et à la suite d'un dialogue avec les citoyens¹²⁸⁷. De ce fait, en application de l'article 218 du TFUE¹²⁸⁸ relatif à la procédure de conclusion des accords internationaux, le public est automatiquement informé de l'ouverture des négociations et du contenu d'un accord avant qu'il soit conclu par le Conseil, ce qui est une garantie

¹²⁸⁴ Art. 10(3) du TUE : Tout citoyen a le droit de participer à la vie démocratique de l'Union. Les décisions sont prises aussi ouvertement et aussi près que possible des citoyens.

¹²⁸⁵ Art. 11 (3) du TUE : En vue d'assurer la cohérence et la transparence des actions de l'Union, la Commission européenne procède à de larges consultations des parties concernées.

¹²⁸⁶ La simplification de la législation et la compréhension des modes de fonctionnement des institutions relèvent également du principe de transparence. MONJAL (P. - Y.), Termes juridiques européens, éd. Gualino Editeur, 2006, p. 145.

¹²⁸⁷ NEFRAMI (E.), Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in Union européenne et migration, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 249-273, p., préc. p. 264.

¹²⁸⁸ Art. 218 du TFUE ;

une transparence. Cette information du public est précisément prévue à l'article 218(2) du TFUE¹²⁸⁹. En vertu de cet article, le Conseil a l'obligation d'adopter une directive de négociation après chaque ouverture de négociations pour la conclusion d'un accord international. Ces directives de négociation, publiées au Journal officiel, permettent aux citoyens européens d'être informés du contenu d'un accord international avant sa signature.

Les articles 218 et suivants du TFUE précités ne s'appliquent pas aux textes relatifs à la gestion des migrations, en l'occurrence l'accord conclu entre le Conseil européen et la Turquie qui a donné lieu à une déclaration le 18 mars 2016¹²⁹⁰, du Joint Way Forward (JWF) avec l'Afghanistan, et de la déclaration de Malte du 3 février 2017 dans laquelle le Conseil européen a exprimé son soutien pour le mémorandum Lybie-Italie¹²⁹¹. Ces textes ne sont pas des accords internationaux, mais de simples Déclarations. Au regard de l'importance de ces textes, il est regrettable que ne s'y applique pas les dispositions des articles 218 et suivants du TFUE relatifs à la procédure de transparence. Une publication préalable et une directive de négociation auraient conféré à ce texte plus de crédibilité. Le fait que très peu de documents relatifs à ces initiatives ont été publiés¹²⁹² est regrettable.

463. Le contentieux relatif à la Déclaration conclue entre le Conseil européen et la Turquie. Cet accord qui a donné lieu à une déclaration le 18 mars 2016 a d'ailleurs fait l'objet de trois recours en annulation devant le

¹²⁸⁹ 218 (2) du TFUE : Le Conseil autorise l'ouverture des négociations, arrête les directives de négociation, autorise la signature et conclut les accords.

¹²⁹⁰ Il s'agit du plan d'action commun intitulé « EU-Turkey joint action plan » tendant à renforcer leur coopération en matière de soutien aux ressortissants syriens bénéficiant d'une protection internationale temporaire et en matière de gestion migratoire, pour répondre à la crise créée par la situation en Syrie.

¹²⁹¹ Le mémorandum d'entente entre l'Italie et la Libye sur la coopération en matière de migration a été signé le 2 février 2017 par les gouvernements italien et libyen. Ce mémorandum prévoit une coopération accrue entre les deux États pour lutter contre l'immigration illégale et la traite des êtres humains à travers la Libye. Il a pour objet de fournir une assistance technique et financière à la Libye pour renforcer ses capacités de contrôle des frontières, de réception et de gestion des migrants, et de réadapter les personnes qui ne remplissent pas les critères pour l'asile. Le mémorandum a suscité de vives critiques de la part de certaines organisations de défense des droits de l'homme, qui ont accusé l'Italie de violer les droits des migrants en les renvoyant vers un État où ils sont exposés à des violences et à des violations des droits de l'homme.

¹²⁹² NEFRAMI (E.), Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in Union européenne et migration, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 249-273, p., préc. p. 265.

Tribunal de l'UE pour non-respect du principe de transparence¹²⁹³. Ces recours ont hélas été rejetés.

464. Premiers recours, incompétence de la CJUE. En effet, dans la première affaire – premier recours en annulation –, selon le Tribunal de l'UE, en vertu de l'article 263 du TFUE, le contrôle de légalité pour lequel la CJUE est compétente ne concerne que les actes adoptés par une institution ou un organe de l'UE. Ce contrôle ne peut en principe pas s'exercer sur les accords conclus par les États membres. Le Tribunal a estimé que, en ce qui concerne l'accord conclu entre le Conseil européen et la Turquie, les négociations ont été menées par les États membres eux-mêmes, ces derniers ayant agi collectivement sans engager l'UE. Il ne s'agit donc pas d'un accord entre d'une part le Conseil européen en tant qu'institution et d'autre part la Turquie, mais plutôt d'un accord entre d'une part les États membres de l'UE au sein du Conseil européen et d'autre part la Turquie.

En tout état de cause, même si la CJUE reconnaissait l'invalidité de cet accord au regard de l'article 218 du TFUE, en vertu le principe coutumier *pacta sunt servanda*¹²⁹⁴, cet accord lie les parties et doit être exécuté par des dernières.

465. Deuxième et troisième recours, dérogation au principe de transparence. De plus, dans les deux autres affaires jugées le même jour et mettant en cause ce même accord¹²⁹⁵, le Tribunal de l'UE a admis la dérogation au principe de transparence, justifié en l'espèce non seulement par la protection des relations internationales, mais aussi par le fait qu'il ne s'agit pas d'un véritable accord international¹²⁹⁶, mais d'une simple déclaration.

Ces affaires opposent l'association *Access Info Europe* à la Commission européenne. En l'espèce, l'association requérante a à plusieurs reprises demandé l'accès aux documents générés ou reçus par la Commission contenant les avis juridiques et/ou analyses de la légalité de l'accord entre l'Union européenne et la République de Turquie concernant la réadmission des personnes en séjour irrégulier, ainsi que les documents relatifs à la mise en œuvre de cet accord. Ces

¹²⁹³ Il s'agit des affaires T-192/16, T-193/16 et T-257/16.

¹²⁹⁴ Article 26 de la convention de Vienne de 1986 sur le droit des Traités : Tout Traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi.

¹²⁹⁵ Tribunal de l'UE, 7 févr. 2018, Commission c/ Accès Info Europe, aff. T-851/16 et T-852/16.

¹²⁹⁶ Pour lequel on aurait employé une procédure législative soumise au principe de transparence.

demandes ont été rejetées au motif que l'accès à ces documents porte atteinte à la protection des avis juridiques et des procédures juridictionnelles, au processus décisionnel interne à la Commission, et à la protection des relations internationales.

Le Tribunal a estimé dans cette affaire que l'accès aux documents est un gage de transparence et que la limitation de cet accès est justifiée en l'espèce, car dans le cadre de pourparlers, la divulgation d'un document stratégique contenant des avis juridiques internes peut bouleverser le climat de confiance mutuelle nécessaire à la gestion de la crise migratoire. Au nom de l'efficacité de l'action internationale de l'UE visant à répondre à la crise et au nom de la préservation de la confiance mutuelle, la limitation de l'application du principe de transparence est donc justifiée.

Cette position du Tribunal est toutefois critiquable. Selon NEFRAMI (E.) par exemple, cette position limite considérablement l'application du principe de transparence à l'ensemble des actions internationales de l'UE en matière de migration illégale¹²⁹⁷.

b) Des accords en contradiction avec la démocratie représentative

466. Définition de la démocratie représentative. La démocratie représentative est prévue par les articles 10 (1)¹²⁹⁸ et 10 (2)¹²⁹⁹ du TUE. Il s'agit d'une forme de démocratie¹³⁰⁰ dans laquelle les citoyens donnent mandat à certains d'entre eux pour exercer le pouvoir en leur nom et à leur place¹³⁰¹. Le fonctionnement de l'UE est basé sur la démocratie représentative, car les citoyens européens et les États membres sont représentés au Parlement et au Conseil. En

¹²⁹⁷ NEFRAMI (E.), Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in Union européenne et migration, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 249-273, préc. p. 266.

¹²⁹⁸ Art. 10 (1) du TUE : Le fonctionnement de l'Union est fondé sur la démocratie représentative.

¹²⁹⁹ Art. 10 (2) du TUE : Les citoyens sont directement représentés, au niveau de l'Union, au Parlement européen.

Les États membres sont représentés au Conseil européen par leur chef d'État ou de gouvernement et au Conseil par leurs gouvernements, eux-mêmes démocratiquement responsables, soit devant leurs parlements nationaux, soit devant leurs citoyens.

¹³⁰⁰ Gouvernance par le peuple.

¹³⁰¹ GUINCHARD (S.), Lexique des termes juridiques, éd. Dalloz, 29^{ème} éd. 2022, p. 355.

droit de l'UE, la démocratie représentative est notamment respectée grâce à l'approbation des accords internationaux par le Parlement européen. Cette approbation est prévue par l'article 218(6)a du TFUE¹³⁰². Cette démocratie représentative s'exprime dans l'action extérieure de l'UE en matière migratoire par l'approbation des accords internationaux qui y sont relatifs par le Parlement européen.

467. Mais il s'avère que plusieurs accords de réadmission (en matière migratoire) ont été adoptés par l'UE sans l'approbation préalable du Parlement européen. Il s'agit notamment de la Déclaration UE – Turquie, du Joint Way Forward (JWF) avec l'Afghanistan, et de la Déclaration de Malte, tous adoptés sans consultation et approbation préalable du Parlement européen. Ces instruments juridiques sont pourtant des arrangements certes informels, mais disposent d'un contenu politique évident¹³⁰³. Aucun recours n'a toutefois été intenté contre ces accords pour ce motif devant le CJUE, car en soi, ils sont juridiquement valides. N'étant pas des accords internationaux au sens juridique du terme, l'approbation de ces déclarations par le Parlement européen est très utile à notre sens, mais pas prévue dans les traités.

2. Des accords en contradiction avec le respect des droits fondamentaux

468. Des accords en contradiction avec le respect des droits fondamentaux. La conciliation entre d'une part le respect des droits de l'Homme et libertés fondamentales et d'autre part la gestion efficace de la crise migratoire est mise à rude épreuve au regard des accords relatifs à la migration passés entre l'UE et des États tiers. Le respect des droits de l'Homme et des libertés

¹³⁰² Art. 218 (6) du TFUE : Le Conseil, sur proposition du négociateur, adopte une décision portant conclusion de l'accord.

¹³⁰³ NEFRAMI (E.), Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in Union européenne et migration, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 249-273, p. 266.

fondamentales¹³⁰⁴ est pourtant un élément central de l'identité de l'UE¹³⁰⁵, qui les promeut sur la scène internationale¹³⁰⁶. Cette conciliation est mise à rude épreuve, car l'une des solutions les plus idoines – facile à mettre en place – pour lutter contre l'immigration irrégulière consiste à refouler les contrevenants, ce qui violerait assurément, et sur plusieurs points, les droits fondamentaux de ces derniers¹³⁰⁷. Cette difficile conciliation est mise en exergue dans les accords de réadmission entre l'UE et les États tiers.

C'est le cas notamment de la Déclaration UE – Turquie et du JWF avec l'Afghanistan qui, sans être officiellement des accords de réadmission, en ont un contenu semblable. En effet, ces États tiers s'engagent à réadmettre sur leur territoire aussi bien les personnes renvoyées par l'UE que celles expulsées par les États membres.

469. L'absence de protection internationale au bénéfice des exilés. Cette réadmission au sein de ces États tiers questionne. Les migrants

¹³⁰⁴ Selon l'article 2 du TUE, L'Union est fondée sur les valeurs de respect de la dignité humaine, de liberté, de démocratie, d'égalité, de l'État de droit, ainsi que de respect des droits de l'homme, y compris des droits des personnes appartenant à des minorités. Ces valeurs sont communes aux États membres dans une société caractérisée par le pluralisme, la non-discrimination, la tolérance, la justice, la solidarité et l'égalité entre les femmes et les hommes.

Selon l'art. 6 (1) du TUE, L'Union reconnaît les droits, les libertés et les principes énoncés dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne du 7 décembre 2000, telle qu'adaptée le 12 décembre 2007 à Strasbourg, laquelle a la même valeur juridique que les traités.

¹³⁰⁵ HATTENDORF (S.), La double protection des droits de l'Homme en Europe, in BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne, éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 281-289.

¹³⁰⁶ Selon l'article 3(5) du TUE : Dans ses relations avec le reste du monde, l'Union affirme et promeut ses valeurs et ses intérêts et contribue à la protection de ses citoyens. Elle contribue à la paix, à la sécurité, au développement durable de la planète, à la solidarité et au respect mutuel entre les peuples, au commerce libre et équitable, à l'élimination de la pauvreté et à la protection des droits de l'homme, en particulier ceux de l'enfant, ainsi qu'au strict respect et au développement du droit international, notamment au respect des principes de la charte des Nations unies.

Selon l'article 21 TFUE : L'action de l'Union sur la scène internationale repose sur les principes qui ont présidé à sa création, à son développement et à son élargissement et qu'elle vise à promouvoir dans le reste du monde: la démocratie, l'État de droit, l'universalité et l'indivisibilité des droits de l'homme et des libertés fondamentales, le respect de la dignité humaine, les principes d'égalité et de solidarité et le respect des principes de la charte des Nations unies et du droit international. L'Union s'efforce de développer des relations et de construire des partenariats avec les États tiers et avec les organisations internationales, régionales ou mondiales qui partagent les principes visés au premier alinéa. Elle favorise des solutions multilatérales aux problèmes communs, en particulier dans le cadre des Nations unies.

¹³⁰⁷ Notamment la prohibition du refoulement et de l'expulsion collective prévues aux articles : 18 et 19 de la Charte des droits fondamentaux de l'UE, 3 de la CEDH, 4 du protocole 4 à la CEDH, 44 de la Convention de Genève relative au statut des réfugiés de 1951.

renvoyés sur le sol de ces États ont-ils eu la possibilité d'accéder à la protection internationale ? La Turquie n'applique la Convention de Genève relative au statut des réfugiés qu'aux ressortissants européens¹³⁰⁸. De ce fait, les exilés non européens qui sont réadmis sur le territoire turc sur la base de la Déclaration du 18 mars 2016 ne pourront pas y obtenir le statut de réfugiés et partant, la protection internationale. La Turquie, où les exilés sont renvoyés en provenance des hot spots, peut difficilement être considérée comme un État tiers sûr¹³⁰⁹ au sens de la directive 2013/32/UE¹³¹⁰. Cette analyse est d'ailleurs l'avis d'Amnesty International¹³¹¹. À cela se rajoute le faible niveau de protection dont bénéficient les réfugiés en Turquie.

470. L'absence de protection juridictionnelle au bénéfice des exilés. Il faut aussi relever que la nature même de ces accords limite le droit à une protection juridictionnelle effective des migrants¹³¹². En effet, ces accords ne sont pas soumis au contrôle juridictionnel de la Cour de justice de l'UE prévu à l'article 263 du TFUE¹³¹³. Selon cet article, la CJUE contrôle non seulement la légalité de certains actes pris par les institutions l'UE¹³¹⁴, mais aussi la légalité de certains actes¹³¹⁵ destinés à produire des effets juridiques à l'égard des tiers. De ce fait, la CJUE peut être saisie par toute personne physique d'un recours contre les actes

¹³⁰⁸ ULUSOY (O.) BATTJES (H.), *Returned and lost: what happens after readmission to Turkey?*, *Border Criminology*, oct. 2017, [En ligne], Consulté le 12 sept. 2022,

<https://blogs.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2017/10/returned-and-lost>

¹³⁰⁹ LAVAL (P.-F.), L'instrumentalisation de l'État tiers : vers un dévoiement de la coopération européenne en matière d'asile, *Revue de l'Union européenne* 2016, p. 339.

SLAMA (S.), Le droit d'asile dans les limbes de l'accord entre l'Union européenne et la Turquie sur les réfugiés, *Dalloz* 2016, p. 832.

¹³¹⁰ Directive 2013/32/UE du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 relative à la procédure commune d'octroi et de retrait de la protection internationale, JO L 180 du 29 juin 2013, p. 60.

¹³¹¹ <https://www.amnesty.fr/pays/turquie>

¹³¹² NEFRAMI Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in *Union européenne et migration*, in BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), *Union européenne et migration*, Bruylant 2020, pp. 249-273, préc. p. 270.

¹³¹³ Art. 263 du TFUE : La Cour de justice de l'Union européenne contrôle la légalité des actes législatifs, des actes du Conseil, de la Commission et de la Banque centrale européenne, autres que les recommandations et les avis, et des actes du Parlement européen et du Conseil européen destinés à produire des effets juridiques à l'égard des tiers. Elle contrôle aussi la légalité des actes des organes ou organismes de l'Union destinés à produire des effets juridiques à l'égard des tiers (...).

¹³¹⁴ Il s'agit des actes législatifs, avis et recommandation du Parlement, du Conseil, de la Commission et de la Banque Centrale.

¹³¹⁵ Du parlement, du Conseil et des organes ou organismes de l'UE.

sus énumérés, à condition d'en être la destinataire ou d'en être concernée directement et individuellement¹³¹⁶. Cet article assure une protection juridictionnelle, car elle permet à une personne physique d'intenter un recours pour contester la légalité d'un acte émanant d'une institution devant la CJUE.

Mais en ce qui concerne ces accords de réadmission conclus entre l'UE et les États tiers, il s'agit de déclarations dont le caractère contraignant n'est pas avéré. Ce sont des ententes bilatérales qui n'affectent en principe que la situation juridique des États qui y sont parties. Ces accords sont considérés comme ne produisant pas d'effet juridique à l'égard de particuliers. Bien plus, ils ne concernent pas directement ou individuellement les exilés. En cela, ils ne concernent donc pas directement les particuliers demandeurs d'asile au sens de l'article 263 (4) du TFUE¹³¹⁷. Ainsi, ces derniers n'ont pas la possibilité de dénoncer un tel accord devant la CJUE sur la base de l'article 263 du TFUE¹³¹⁸.

¹³¹⁶ Art. 263 (4) du TFUE : Toute personne physique ou morale peut former, dans les conditions prévues aux premier et deuxième alinéas, un recours contre les actes dont elle est le destinataire ou qui la concernent directement et individuellement, ainsi que contre les actes réglementaires qui la concernent directement et qui ne comportent pas de mesures d'exécution.

¹³¹⁷ Art. 263 (4) du TFUE précité : Toute personne physique ou morale peut former, dans les conditions prévues aux premier et deuxième alinéas, un recours contre les actes dont elle est le destinataire ou qui la concernent directement et individuellement, ainsi que contre les actes réglementaires qui la concernent directement et qui ne comportent pas de mesures d'exécution.

¹³¹⁸ Art. 263 du TFUE précité.

Conclusion du chapitre 1 : Un cadre normatif insuffisant pour endiguer la crise migratoire

« Les migrations ont toujours existé et elles sont un phénomène naturel. Il n'y en a pas plus aujourd'hui qu'avant, c'est la médiatisation de cette problématique qui donne l'impression que les flux migratoires ont explosé. L'Europe, territoire des droits de l'Homme, ne peut pas chasser les demandeurs d'asile. Il est de son devoir moral de les accueillir si elle veut construire avec ses voisins méditerranéens une politique qui se veut solidaire face à ces questions ».

Jean-Baptiste NOÉ¹³¹⁹

471. Un cadre normatif insuffisant face à la crise migratoire et aux défis du maintien de l'ordre public en mer. Au terme de cette analyse, il est important de noter que la crise migratoire est un phénomène complexe qui ne peut être abordé efficacement que de manière globale et en prenant en compte les différentes causes qui y sont liées. La lutte contre l'immigration illégale nécessite en cela une approche multidimensionnelle qui tienne compte des besoins et des aspirations des personnes en quête d'une vie meilleure, ainsi que des obligations internationales des États en matière de protection des réfugiés et des droits de l'homme.

472. Pour ces raisons, la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer implique la lutte contre les diverses formes de criminalités organisées développées dans le cadre de la crise migratoire. Ces formes de

¹³¹⁹ NOÉ (J. – B.), *Le défi migratoire, l'Europe ébranlée*, Paris, éd. Bernard Giovanangeli, 2015, pp. 84-88.

criminalité vont au-delà du trafic de migrants. Il s'agit notamment du trafic d'armes, du vol, du viol, de la fraude documentaire¹³²⁰, ou encore de l'extorsion de fonds¹³²¹.

473. Cette contribution de l'UE mobilise des opérations de gestion de crise issues de la PSDC et de la PESC. Mais malgré le soutien apporté aux autorités gouvernementales, les différentes opérations de gestion de crise de l'UE n'ont pas vocation à résoudre des problèmes géopolitiques plus profonds qui génèrent les migrations illégales au sein de l'UE. Tant que ces problèmes persisteront, la migration illégale demeurera. Il faut aussi noter que la multiplication de dispositifs opérationnels de lutte contre l'immigration maritime en Méditerranée conduit les migrants à prendre plus de risques, car la présence des navires des différentes opérations, au lieu de dissuader ces derniers, participe à les inciter à traverser la mer pour rejoindre illégalement l'UE¹³²².

474. Bien qu'efficaces, les dispositifs opérationnels ne sont pas suffisants, ils sont complétés par diverses réponses non opérationnelles, en l'occurrence les réponses internes et externes de l'UE. Cette double réponse de l'UE à la crise migratoire est complexe et suscite des critiques de différents ordres.

475. La réponse intérieure de l'UE présente des limites dues au manque de solidarité entre les différents États membres. Certains États refusent en effet de prendre en charge une partie importante des demandeurs d'asile et réfugiés. Cette réponse présente également des limites, en raison des retards dans les procédures d'asile, de la surcharge des centres d'accueil et des refoulements illégaux en violation des droits de l'homme.

476. Quant à la réponse extérieure de l'UE à la crise migratoire, elle présente également quelques limites, dues à son manque d'efficacité. Il est en effet difficile pour l'UE d'aborder les causes sous-jacentes de la migration et de promouvoir la stabilisation et le développement économique dans les régions d'où

¹³²⁰ Certaines personnes peuvent être tentées de falsifier leurs documents de voyage ou d'identité pour faciliter leur migration.

¹³²¹ Certains groupes criminels peuvent exiger de l'argent ou des biens en échange de la "protection" des personnes en situation de migration pendant leur voyage.

¹³²² GROS-VERHEYDE (N.), L'opération de contrôle d'embargo sur les armes au large de la Libye EUNAVFOR Med IRINI, Club Bruxelles n° 81, 8 avr. 2020, [en ligne] consulté le 12 sept. 2022 <https://club.bruxelles2.eu/2020/04/n81-lesprincipales-etapes-de-loperation-eunavfor-med-irini/>.

proviennent les migrants. Cette difficulté entame l'efficacité des réponses extérieures menées par l'UE dans et avec les États tiers.

477. Plusieurs remarques peuvent au terme de cette analyse être faites à l'égard de l'externalisation de la politique migratoire, pierre angulaire de la réponse extérieure de l'UE. Premièrement on peut relever qu'elle permet à cette dernière de déléguer la gestion de la crise à un État tiers. Ainsi, l'UE n'en assume ni la responsabilité ni les conséquences¹³²³. On peut relever que cette externalisation ne consiste pas seulement à délocaliser la gestion des flux migratoires, mais également à imposer une vision problématique de cette gestion dans les États tiers partenaires, au détriment de la souveraineté nationale de ces derniers¹³²⁴. Ces États sont alors en quelque sorte des États-camps chargés du blocage des frontières sud de l'Europe¹³²⁵.

478. Cependant, un nouveau cadre normatif prometteur a vu le jour avec le Pacte sur la migration et l'asile, proposé par la Commission en 2020¹³²⁶. Ce Pacte a été adopté par le Parlement européen en avril 2024, puis par le Conseil le 14 mai 2024. Ce pacte vise à renforcer la lutte contre l'immigration illégale et à accélérer la reconduction des personnes en situation irrégulière. Il prévoit une nouvelle procédure de filtrage aux frontières de l'Union européenne afin d'accélérer le traitement des demandes d'asile pour les personnes peu susceptibles de l'obtenir. De plus, il cherche à renforcer la solidarité entre les États membres pour éviter la concentration des demandeurs d'asile dans certains d'entre eux.

479. Après avoir examiné en détail le cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime, il est désormais impératif d'analyser le rôle de l'Agence Frontex dans sa mise en œuvre. Alors que le premier chapitre

¹³²³ TASSIN (L.), Le mirage des hotspots . Nouveaux concepts et vieilles recettes à Lesbos et Lampedusa, *Savoir/Agir*, 2016/2 (N° 36), p. 39-45, [En ligne], Consulté le 12 sept. 2022, <https://www.cairn.info/revue-savoir-agir-2016-2-page-39.htm>

¹³²⁴ BELGUENDOZ Abdelkrim, « Le Maroc, vaste zone d'attente ? », *Plein droit* 2003/2 (n°57), p. 36. 145 Ibid., p. 39.

¹³²⁵ VALLUY (J.), « Algérie, Libye, Maroc : des camps européens au Maghreb », in Olivier Le Cour Grand maison et al., *Le retour des camps ?*, Autrement « Frontières », 2007, p.152.

¹³²⁶ COM(2020) 609 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0609> Consulté en mai 2024.

a mis en lumière les lacunes et les défis rencontrés dans le droit positif actuel, le prochain chapitre se concentrera sur l'analyse du rôle de l'Agence Frontex dans la gestion opérationnelle de la sécurité aux frontières maritimes de l'Union européenne. L'examen de ces deux aspects permettra de mieux cerner la contribution des politiques européennes à la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime, et de mieux appréhender les actions nécessaires pour relever les défis actuels de la crise migratoire au sein de l'UE.

Chapitre 2 : L'agence Frontex : l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime

« Du strict point de vue de l'intégration européenne, la création de l'agence Frontex constitue une avancée indéniable en ce qu'elle a permis d'initier l'exercice en commun de nouvelles compétences : le contrôle opérationnel des frontières au sein de l'espace Schengen »

Romain TINIERE¹³²⁷

480. L'agence Frontex est l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime. L'agence Frontex doit son existence à la création de l'espace Schengen¹³²⁸, comportant à ce jour 27 États¹³²⁹ dont 22 sont des États membres de l'UE¹³³⁰. En effet, la création de cet espace a impliqué deux choses, d'une part la mise en place d'un code des Frontières Schengen¹³³¹ dont le but est de fixer les règles communes d'accès à l'espace Schengen, et d'autre part la mise en place d'une agence européenne chargée de coordonner les actions de contrôle des États et de les assister le cas échéant. Créée en 2004¹³³², la première mission de Frontex était d'améliorer la gestion intégrée des frontières extérieures des États membres de

¹³²⁷ TINIERE (R.), Propos introductifs – Frontex et les petits pas, in CHEVALIER GOVERS (C.), TINIERE (R.), *De Frontex à Frontex*, Bruylant, 2019, pp. 13-24, préc. p. 16.

¹³²⁸ Accord Schengen du 14 Juin 1985 et Convention d'application des accords Schengen du 19 juin 1990 entré en vigueur le 26 mars 1995. Il s'agit d'un espace de circulation au sein duquel les frontières intérieures demeurent, mais les contrôles sont supprimés, dans le but de faciliter la circulation des personnes.

¹³²⁹ La Croatie est le 27^e État à rejoindre l'espace Schengen, le 1^{er} janvier 2023, <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/schengen-area/> Consulté en janvier 2024

¹³³⁰ Ces chiffres datent de janvier 2024, https://european-union.europa.eu/principles-countries-history_fr

¹³³¹ Règlement UE 2016/399 du Parlement européen et du Conseil en date du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes, modifiées en dernière date par le règlement 2017/458 du 15 mars 2017 relatif à l'usage des bases de données.

¹³³² Règlement 2007/2004 du 26 oct. 2004 portant création d'une agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'UE, JO L 349 du 25 nov. 2004, p. 1.

l'UE¹³³³. Cette mission consiste à coordonner les opérations menées par les États membres pour assurer la surveillance de leurs frontières, notamment maritimes, extérieures¹³³⁴. Son rôle a été renforcé avec l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne¹³³⁵ en 2009. Par la suite, plusieurs règlements élargissant ses compétences juridiques et ses moyens ont été adoptés, notamment pour répondre à la crise migratoire¹³³⁶. La Commission a ainsi proposé en 2015¹³³⁷ un renforcement de ses capacités opérationnelles. Le règlement 2016/1624¹³³⁸ a de ce fait procédé à une réforme de Frontex, créant de façon inédite une agence européenne de garde-frontières et garde-côtes. Grâce à cette nouvelle agence européenne, le contrôle des frontières extérieures de l'espace Schengen est placé sous une responsabilité partagée¹³³⁹, ce qui constitue un progrès en matière d'intégration européenne¹³⁴⁰.

481. Dans ce chapitre, nous verrons que grâce à ses prérogatives (**Section 1**) et grâce à la coopération qu'elle noue avec d'autres agences européennes (**Section 2**), l'agence Frontex est un pilier de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime.

¹³³³ Art. 11 du règlement 2007/2004 précité.

Ces différentes tâches sont en effet prévues à l'article 2 du même règlement, à savoir coordination de la coopération opérationnelle entre les États, réalisation d'analyses de risque et la fourniture d'une assistance technique et opérationnelle renforcée en cas de besoin. Art. 2 du règlement 2007/2004 précité.

¹³³⁴ Art 2 (2) du règlement n° 656/2014 du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mai 2014 établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, JOUE du 27 juin 2014 n° L 189, p. 93.

¹³³⁵ Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, JOUE n° C 306/01 du 13 déc. 2007.

¹³³⁶ L'afflux des migrants qui a eu pour conséquence l'engorgement des mécanismes de contrôle aux frontières extérieures et la fermeture des frontières intérieures de certains États.

¹³³⁷ COM(2015) 673 final du 15 déc. 2015.

¹³³⁸ Règlement 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes, modifiant le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) no 863/2007 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 2007/2004 du Conseil et la décision 2005/267/CE du Conseil, JOUE n° L 251 du 16 septembre 2016, p. 1.

¹³³⁹ Il s'agit d'une gestion intégrée des frontières extérieures entre Frontex, et les États membres.

¹³⁴⁰ TINIERE (R.), *Propos introductifs – Frontex et les petits pas*, in CHEVALIER – GOUVERS (C.) TINIERE (R.), *De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières*, Bruylant, 2019, pp. 13-24, préc. p. 17.

Selon l'auteur, il s'agit d'un progrès, car le contrôle opérationnel de l'accès au territoire national est un attribut essentiel de la souveraineté des États. Le fait que ce contrôle soit en partie géré par une agence européenne est un progrès significatif pour l'intégration européenne.

Section 1 : La lutte contre l'immigration illégale par voie maritime grâce aux prérogatives de Frontex

Section 2 : La lutte contre l'immigration illégale par voie maritime grâce à la coopération entre Frontex et d'autres agences européennes

SECTION 1 : LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION ILLEGALE GRACE AUX PREROGATIVES DE FRONTEX

« Grâce à ses nouvelles prérogatives, l'agence Frontex se révèle être la pierre angulaire de l'ELSJ ».

Constance CHEVALIER – GOVERS¹³⁴¹

482. La lutte contre l'immigration illégale grâce aux prérogatives de Frontex. Jouant un rôle central dans la surveillance et la sécurisation des frontières extérieures de l'UE, Frontex s'avère être un outil précieux pour gérer les défis liés à l'immigration irrégulière. Grâce à ses prérogatives et à une coopération transfrontalière accrue, Frontex contribue significativement à réduire les flux d'entrées illégales et à garantir une meilleure sécurité à la périphérie de l'UE. Il faut aussi relever que le travail de cette agence est soumis au respect des droits fondamentaux et de la dignité humaine, faisant de la gestion des frontières extérieures une mission à la fois délicate et indispensable.

483. Dans cette section, nous verrons que Frontex contribue à la surveillance des frontières extérieures de l'UE dans le but de lutter contre la criminalité transfrontalière, de sauver les migrants en danger de se perdre en mer, et de lutter contre l'immigration clandestine. Frontex déploie ses actions dans le respect des valeurs fondamentales de l'UE¹³⁴², conformément aux articles 2, 3 et 6 du TUE¹³⁴³. Son rôle en tant que gardienne des frontières extérieures de l'UE (I), et l'intégration du système de surveillance maritime Eurosur au sein de cette agence européenne (II) seront respectivement analysés.

¹³⁴¹ CHEVALIER – GOVERS (C.), La création d'un corps européen des gardes-frontières et garde-côtes, in CHEVALIER6GOVERS (C.), TINIERE (R.), De Frontex à Frontex, Vers l'émergence d'un corps européen de garde-côtes et de garde-frontières, Bruylant, 2019, pp. 25-40, préc. p. 39.

¹³⁴² TINIERE (R.), Droits fondamentaux, ADUE 2011, pp. 292-294.

¹³⁴³ Art. 2, 3 et 6 du TUE.

I. FRONTEX, GARDIENNE DES FRONTIERES EXTERIEURES DE L'UE

484. Frontex est gardienne des frontières extérieures de l'UE.

Sera menée ici une analyse des initiatives de Frontex dans la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime, conformément à son rôle en tant que gardienne des frontières extérieures de l'UE. D'une part, nous explorerons les actions entreprises par Frontex pour sécuriser les frontières maritimes de l'UE et les défis auxquels l'agence est confrontée dans cette mission cruciale **(A)**. D'autre part, nous mettrons en lumière les critiques formulées à l'égard de Frontex en analysant les préoccupations soulevées quant à ses méthodes, ses pratiques et ses impacts sur les droits fondamentaux des migrants **(B)**. Cet examen visera à comprendre les enjeux complexes entourant les efforts de Frontex dans la gestion de l'immigration illégale.

A. LES INITIATIVES DE FRONTEX POUR LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION ILLEGALE PAR VOIE MARITIME

485. La première initiative de Frontex dans la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime est Le contrôle et la surveillance des frontières. Les capacités de l'Agence Frontex ont été renforcées par le règlement 2016/1624¹³⁴⁴ pour surveiller les frontières extérieures de l'UE et contrôler les flux migratoires illégaux. Frontex est principalement chargée de coordonner la coopération entre les États membres de l'UE en matière de surveillance des frontières extérieures, et d'assister les États membres dans la gestion de ces frontières. Elle organise et coordonne des opérations conjointes¹³⁴⁵ avec les États membres pour surveiller et contrôler les frontières maritimes, notamment en Méditerranée, qui est l'une des principales routes migratoires vers l'Europe.

¹³⁴⁴ Règlement 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil en date du 14 septembre 2016 relatif au Corps européen de garde-frontières et de garde-côtes, JOUE n° L 251 du 16 sept. 2016, p. 1.

¹³⁴⁵ MARTIN (J. – Ch.), Les interventions en mer de Frontex, in (C.) CHEVALLIER-GOVERS et (R.) TINIERE (dir.), De Frontex à Frontex. Vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, Bruxelles, 2019, pp.115-130.

486. Les systèmes d'information. Pour mener à bien ces tâches, plusieurs systèmes d'informations sont mis en place dans le domaine du contrôle aux frontières, de la coopération policière et judiciaire en matière pénale, de l'asile et de l'immigration. Il s'agit du système d'information sur les visas (VIS)¹³⁴⁶, du système d'information Schengen (SIS)¹³⁴⁷, du système Eurodac¹³⁴⁸, le système entrée/sortie (EES)¹³⁴⁹, le système d'information et d'autorisation concernant les voyages (ETIAS)¹³⁵⁰ et le système européen d'information sur les casiers judiciaires pour les ressortissants des États tiers (ECRIS-TCN)¹³⁵¹. Ces différents systèmes sont d'ailleurs interopérables¹³⁵². Cette interopérabilité consiste en un partage d'informations et de connaissances entre ces différents systèmes afin d'en faire un usage optimal et de répondre efficacement aux défis sécuritaires.

487. Le sauvetage en mer. Au-delà de ses missions de contrôle et de surveillance, Frontex joue également un rôle crucial dans les opérations de sauvetage en mer. Les patrouilles organisées par Frontex ou en coordination¹³⁵³ avec elle sont souvent les premières intervenantes lors des tragédies en mer. Frontex collecte, analyse et partage des informations sur les flux migratoires, les routes empruntées et les tactiques employées par les passeurs. Ces renseignements sont essentiels pour anticiper les mouvements et adapter les stratégies de l'UE.

488. Frontex et les hotspots. Pour rappel¹³⁵⁴, les hotspots sont établis dans des zones de forte pression migratoire comme la Grèce et l'Italie. Il

¹³⁴⁶ Ce système permet l'amélioration de la coopération entre les autorités consulaires chargées de la délivrance des visas.

¹³⁴⁷ Ce système permet la vérification aux frontières extérieures et la coopération policière et judiciaire dans les États Schengen.

¹³⁴⁸ Ce système permet de déterminer l'État membre de l'UE qui est responsable de l'examen d'une demande d'asile, en vertu de l'application du règlement Dublin.

¹³⁴⁹ Ce système a été mis en place pour identifier les ressortissants des États tiers dépassant la durée de séjour autorisée.

¹³⁵⁰ Ce système a été mis en place pour effectuer un contrôle anticipé des ressortissants des États tiers exemptés de l'obligation de visas.

¹³⁵¹ Ce système contient les informations sur les condamnations prononcées à l'encontre de ressortissants d'États tiers par les juridictions se trouvant au sein de l'UE.

¹³⁵² Proposition de règlement portant établissement d'un cadre pour l'interopérabilité des systèmes d'information de l'UE (frontières et visas), 12 décembre 2017, COM(2017) 193 final.

Proposition de règlement portant établissement d'un cadre pour l'interopérabilité des systèmes d'information de l'UE (coopération policière et judiciaire, asile et immigration), 12 décembre 2017, COM(2017) 794 final.

¹³⁵³ Il s'agit d'une coordination entre Frontex, l'AESM et l'AECP. Pour plus de détails, voir *infra*, pp. 320 et s.

¹³⁵⁴ Pour plus de détails sur les hotspots, voir *supra*, pp. 273 et s.

s'agit de centres où les arrivées irrégulières de migrants sont enregistrées, identifiées et où leur besoin ou non de protection internationale est évalué. Au sein de ces centres, Frontex apporte divers appuis. Le premier est un appui opérationnel. Frontex déploie du personnel et des équipements pour aider au processus d'enregistrement et d'identification des exilés au sein de ces centres. Cela inclut la prise d'empreintes digitales, la vérification des documents et d'autres procédures d'identification. Frontex assiste également les États membres dans l'organisation des retours des migrants qui n'ont pas le droit de séjourner dans l'UE, en veillant à ce que les retours soient effectués d'une manière respectueuse des droits de l'homme. Enfin, Frontex assure la formation des gardes-frontières nationaux et du personnel des hotspots, garantissant ainsi que les procédures et les standards de l'UE y soient respectés, notamment en ce qui concerne les droits fondamentaux des exilés.

489. Le renforcement des capacités de Frontex. Pour renforcer ses capacités, Frontex a été réformée¹³⁵⁵. Elle a notamment été dotée de nouveaux moyens matériels et financiers, et a été habilitée à recruter et à déployer des agents spécialisés et des équipements pour renforcer les capacités de surveillance des frontières extérieures de l'UE. Frontex a également reçu de nouvelles compétences pour aider les États membres à gérer les flux migratoires et les retours, y compris la possibilité de lancer des opérations conjointes de contrôle des frontières extérieures de l'UE, d'assister les États membres dans la gestion des centres d'accueil pour les demandeurs d'asile et les réfugiés, et de faciliter les retours des personnes en situation irrégulière. En outre, Frontex a été dotée d'un mandat renforcé pour coopérer avec les États tiers, notamment en

¹³⁵⁵ Frontex a subi plusieurs réformes :

Règlement UE n° 1168/2011 du Parlement européen et du Conseil en date du 25 oct. 2011 modifiant le règlement CE n° 2007/2004 du Conseil portant création d'une agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'UE, JOUE n° L304 du 22 nov. 2011, p. 1 ;

Règlement UE n° 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil en date du 14 sept 2016 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes (JOUE n° L251 du 16 sept. 2016, p. 1), modifiant le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) no 863/2007 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 2007/2004 du Conseil et la décision 2005/267/CE du Conseil.

Sur cette réforme, voir notamment : RITLENG (D.), La réforme de Frontex : du neuf vraiment ?, RTDE n°3, 2017, pp. 437 et s. ;

matière de surveillance des frontières et de lutte contre la criminalité transnationale.

B. CRITIQUES A L'EGARD DES INITIATIVES DE FRONTEX

490. Les initiatives de Frontex sont critiquables. La position de Frontex en tant que gardienne des frontières extérieures de l'UE la place au cœur de nombreuses controverses. Alors que la Cour des comptes de l'Union pointe déjà en 2021¹³⁵⁶ les limites de cette agence, des critiques ont été émises par plusieurs ONG qui surveillent de près ses actions, en l'occurrence Amnesty International¹³⁵⁷, *Human Rights Watch*¹³⁵⁸, *European Council on Refugees and Exiles* (ECRE)¹³⁵⁹, Médecins Sans Frontières (MSF)¹³⁶⁰ et *Border Violence Monitoring Network* (BVMN)¹³⁶¹. Ces critiques soulignent en général l'importance d'assurer un équilibre entre la gestion sécuritaire des frontières et le respect des obligations juridiques¹³⁶². Pour que l'agence continue de bénéficier de la confiance du public et des États membres, elle doit évoluer afin de tenir compte de ces critiques.

491. La première critique à son égard est le non-respect des principes de non-refoulement. Le principe de non-refoulement, inscrit dans la Convention de Genève de 1951, interdit de renvoyer un réfugié vers un territoire

¹³⁵⁶ *Soutien de FRONTEX à la gestion des frontières extérieures, pas assez efficace jusqu'ici*, Cour des comptes européenne, Rapport spécial n° 8, 2021, 87 pages

¹³⁵⁷ Amnesty International, organisation de défense des droits de l'homme, a régulièrement publié des rapports et des déclarations critiquant les violations des droits de l'homme liées aux politiques migratoires européennes, y compris les activités de Frontex. <https://www.amnesty.fr/> consulté en fév. 2024.

¹³⁵⁸ *Human Rights Watch* quant à elle est une autre organisation internationale de défense des droits de l'homme qui a enquêté sur les pratiques de Frontex et qui a critiqué cette agence pour son rôle présumé dans des violations des droits de l'homme, notamment le refoulement illégal de migrants. <https://www.hrw.org/fr/europe/asie-centrale/france> consulté en fév. 2024.

¹³⁵⁹ L'ECRE est un réseau paneuropéen d'ONG qui travaillent ensemble pour protéger et soutenir les réfugiés et les demandeurs d'asile en Europe. Cette organisation a également exprimé des préoccupations concernant les pratiques de Frontex et a plaidé pour des réformes visant à garantir le respect des droits des migrants. <https://ecre.org/> consulté en fév. 2024.

¹³⁶⁰ MSF est une organisation médicale humanitaire qui fournit une assistance aux populations vulnérables à travers le monde. Ils ont souvent travaillé dans les zones de crise où les migrants ont besoin d'assistance, et ont soulevé des préoccupations concernant les politiques migratoires européennes, y compris les actions de Frontex. <https://www.msf.fr/> consulté en fév. 2024.

¹³⁶¹ Le BVMN est une initiative de la société civile qui surveille et documente les violences aux frontières en Europe. Ils ont documenté plusieurs incidents présumés impliquant des agents de Frontex et ont plaidé en faveur d'une plus grande responsabilité et transparence de la part de l'agence. <https://borderviolence.eu/>

¹³⁶² Et éthiques.

où sa vie ou sa liberté serait menacée. Les ONG citées précédemment ont relevé dans un livre noir¹³⁶³ que Frontex, dans certaines de ses opérations en mer, est complice ou directement impliquée dans des refoulements de migrants, ce qui constitue une violation directe des engagements internationaux de l'UE.

492. On reproche également à Frontex la **violation des droits de l'homme**. En effet, les opérations de Frontex en mer ont été critiquées par ces ONG pour leur manque de respect des droits fondamentaux des migrants, matérialisé par des traitements inhumains ou dégradants, le non-respect des droits des enfants, et l'absence de mécanismes appropriés pour identifier et aider les personnes vulnérables, comme les victimes de la traite d'être humain.

493. En outre, Frontex **manque de transparence**. Pour une institution aussi influente que Frontex, les attentes en matière de transparence sont élevées au vu du manque d'ouverture concernant les détails opérationnels, les accords bilatéraux avec des États tiers, et les méthodes employées lors des interceptions en mer.

494. Bien plus, **La question de la responsabilité juridique de l'agence Frontex dans le cadre des opérations en mer reste complexe et ambiguë**. L'une des principales problématiques réside dans la détermination de la responsabilité en cas d'incidents en mer ou de violations présumées des droits de l'homme. Bien que l'article 7 du règlement 2016/1624¹³⁶⁴, attribue la responsabilité à Frontex devant le Parlement européen et le Conseil, les opérations menées par l'agence se déroulent en collaboration étroite avec les États membres. Cette coopération rend difficile la répartition des responsabilités en cas d'incidents, en particulier lorsque les actions sont menées par les autorités nationales (par exemple, les garde-côtes) sous le cadre opérationnel de Frontex. En pratique, il

¹³⁶³ JACQUE (Ph.), Dans un second « Livre noir des refoulements », des ONG alertent sur les violences contre les migrants aux frontières de l'UE, Journal Le Monde, 8 déc. 2022, [en ligne], consulté en fév. 2024.

https://www.lemonde.fr/international/article/2022/12/08/dans-un-second-livre-noir-des-refoulements-des-ong-alertent-sur-les-violences-contre-les-migrants-aux-frontieres-de-l-ue_6153432_3210.html

¹³⁶⁴ Art. 7 du règlement UE n° 2016/1624 du Parlement européen et du Conseil en date du 14 sept 2016 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes (JOUE n° L251 du 16 sept. 2016, p. 1), modifiant le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) no 863/2007 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 2007/2004 du Conseil et la décision 2005/267/CE du Conseil : L'Agence est responsable devant le Parlement européen et le Conseil conformément au présent règlement.

est souvent difficile de déterminer si la responsabilité incombe à l'agence, à l'État membre concerné, ou à une combinaison des deux, ce qui suscite encore un débat juridique. La répartition de la responsabilité entre l'Union européenne (UE) et ses États membres dans ces opérations est régie par les principes du droit international de la responsabilité, tels qu'établis par la Commission du droit international (CDI) dans ses Articles sur la responsabilité des organisations internationales (2011). Ces principes sont largement considérés comme une codification du droit coutumier.

Principes généraux de la responsabilité des organisations internationales. Les organisations internationales, y compris l'UE, sont responsables des actes illicites qu'elles accomplissent dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que ces actes soient imputables à l'organisation. L'article 6 des Articles de la CDI précise que l'acte est imputable à une organisation internationale lorsque celle-ci exerce un contrôle sur l'action ou l'omission en question. De plus, la **responsabilité partagée** peut se produire lorsque les deux parties, l'organisation et ses États membres, sont impliquées dans la commission de l'acte illicite, ou lorsque l'un exerce une influence déterminante sur l'autre, comme l'indique l'article 14 des Articles de la CDI.

Application au cas de Frontex. Dans le cadre des opérations coordonnées par Frontex, la responsabilité des actes accomplis par l'agence dans le cadre de sa mission de gestion des frontières extérieures de l'UE peut être attribuée à l'UE elle-même, en vertu de son contrôle stratégique sur les opérations. L'UE peut être tenue responsable si l'agence commet des actes violant des obligations internationales, telles que celles liées aux droits de l'homme ou au droit des réfugiés (par exemple, les violations du principe de non-refoulement). Cependant, les États membres restent responsables des actes commis par leurs propres autorités nationales participant aux opérations. L'article 7 des Articles sur la responsabilité des organisations internationales permet d'imputer la responsabilité d'un État membre à l'organisation internationale si celle-ci exerce un contrôle effectif sur l'action de cet État. Dans le contexte des opérations Frontex, le contrôle de l'UE sur la planification et la coordination de l'opération peut rendre l'UE

responsable si des violations sont commises, même si l'exécution opérationnelle est assurée par les autorités nationales.

Le partage de responsabilité entre Frontex et les États membres. Une responsabilité conjointe pourrait être engagée si l'UE, par le biais de Frontex, et les États membres sont chacun responsables d'un acte illicite, comme cela pourrait être le cas si l'UE coordonne l'opération alors que l'exécution est assurée par les États membres. Par exemple, dans le cadre des opérations en mer, si Frontex supervise la planification stratégique des activités, mais que les autorités nationales exécutent les actions de contrôle (comme les interceptions en mer), la responsabilité pourrait être partagée entre l'UE et l'État membre concerné. L'UE pourrait être responsable des actes de Frontex en vertu de son contrôle stratégique, tandis que l'État membre pourrait être responsable des actions concrètes menées par ses autorités.

La répartition de la responsabilité entre l'UE et ses États membres dans les opérations menées par Frontex dépend de l'identification du **contrôle effectif** exercé sur les actions en question. Si l'UE exerce un contrôle substantiel sur la coordination de l'opération, elle pourra être tenue responsable des actes réalisés sous sa direction, tandis que les États membres resteront responsables des actions concrètes menées par leurs propres autorités nationales, avec la possibilité d'une responsabilité partagée lorsque les deux parties ont une implication substantielle dans les actes concernés.

495. Les ONG reprochent également à Frontex sa **collaboration avec des États tiers**. Elle a en effet établi des collaborations avec des États non membres de l'UE pour endiguer les flux migratoires. Cependant, ces accords sont souvent critiqués lorsqu'ils sont conclus avec des États ayant des antécédents discutables en matière de droits de l'homme.

496. Enfin, les ONG reprochent à Frontex sa **priorisation de la sécurité sur l'humanité**. Bien que la protection des frontières soit essentielle, elle ne devrait pas l'emporter sur les obligations humanitaires. Frontex est malheureusement perçue par ces ONG comme mettant l'accent sur la "fortification" des frontières maritimes extérieures de l'UE au détriment de l'approche humanitaire.

497. En somme, la gestion des frontières extérieures de l'Union européenne par Frontex constitue une première étape cruciale dans la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime, comme il vient d'être démontré. Cependant, afin de mieux comprendre les enjeux et les défis liés à ces initiatives, il a été essentiel d'explorer les critiques formulées à l'égard de Frontex. Cette analyse critique jettera les bases nécessaires pour aborder l'intégration du système de surveillance maritime Eurosur au sein de Frontex. En explorant l'intégration de ce système, nous pourrions évaluer comment Frontex renforce ses capacités grâce à Eurosur pour améliorer la surveillance et la sécurité des frontières maritimes de l'Union européenne.

II. L'INTEGRATION DU SYSTEME DE SURVEILLANCE MARITIME EUROSUR AU SEIN DE FRONTEX

498. Eurosur au service de deux agences européennes. Les migrants qui souhaitent rejoindre l'Europe à bord des embarcations de fortune sont exposés à de multiples risques et menaces¹³⁶⁵ sur le plan de la sécurité et de la sûreté maritimes. Pour pallier cela, Frontex et l'AESM¹³⁶⁶ interviennent chacune dans son domaine. Le rôle de Frontex est d'assurer le sauvetage en mer des migrants, la lutte contre l'immigration illégale et de prévenir la venue d'éventuels terroristes¹³⁶⁷. Celui de l'AESM est d'assurer la sécurité de toute personne en mer. Pour aider ces agences dans leurs tâches, plusieurs mesures ont été prises. C'est le cas notamment des capacités de détection des petites embarcations en haute mer qui ont été renforcées¹³⁶⁸ afin de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage¹³⁶⁹. Des patrouilles de veille conjointes permanentes ont été mises en

¹³⁶⁵ COM(2008) 68 final.

¹³⁶⁶ Pour plus de détails sur l'agence européenne pour la sécurité maritime, voir *supra*, pp. 193 et s.

¹³⁶⁷ CHATELET (P.), La mise à l'épreuve de l'UE par le terrorisme, *Revue de l'Union européenne*, 2016, p. 357 et s.

¹³⁶⁸ Frontex a créé un service pour l'application commune des outils de surveillance, associant notamment l'imagerie par satellite aux informations issues des systèmes de comptes rendus des navires.

¹³⁶⁹ Proposition de la Commission présentée le 15 déc. 2015, COM(2015) 667 final.

place dans toutes les zones à haut risque, en particulier aux frontières maritimes où le risque de perte en vies humaines est élevé¹³⁷⁰. Enfin, un système européen de surveillance aux frontières, Eurosur, a été instauré en 2013¹³⁷¹.

499. Les objectifs d'Eurosur. Le système Eurosur a pour objectif de renforcer l'échange d'informations et la coopération entre les différents États membres de l'UE et Frontex¹³⁷². Il crée un environnement commun de partage de toutes les données et informations provenant de la surveillance des frontières dont chaque État membre dispose. Pour ce faire, les équipements de surveillance des États membres ont été modernisés par le fonds européen pour les frontières extérieures¹³⁷³.

Eurosur fournit tous les éléments permettant de prévenir, de détecter et de combattre l'immigration illégale et la criminalité transfrontalière. Ces éléments permettent *in fine* de protéger la vie des migrants. Il permet non seulement de réduire le nombre d'immigrants qui parviennent à entrer sur les territoires de l'Union européenne sans être découverts, mais aussi de renforcer la sécurité dans l'ensemble de l'Union européenne par l'accroissement des capacités de recherche et de sauvetage¹³⁷⁴.

500. Les mesures au service d'Eurosur. Pour y parvenir, plusieurs mesures sont exigées par le règlement 1052/2013 portant création d'Eurosur¹³⁷⁵. Il s'agit notamment de la mise en place de centres nationaux de

¹³⁷⁰ Résolution du 18 déc. 2008, JO C 45 E du 23 fév. 2010, pp. 41-47.

¹³⁷¹ Règlement 1052/2013 du Parlement européen en et Conseil en date du 22 oct. 2013 portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosur), JOUE n° L 295 du 6 déc. 2013, p11.

Règlement abrogé par :

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.

Sa création a été préalablement proposée dans une communication COM(2008) 68 final.

Pour plus d'informations sur Eurosur, consulter le site

www.touteleurope.eu (www.touteleurope.eu/actualite/qu-est-ce-qu-eurosur.html) consulté en janvier 2024.

¹³⁷² Art. 20 du règlement 1052/2013 du Parlement européen en et Conseil en date du 22 oct. 2013 portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosur), JOUE n° L 295 du 6 déc. 2013, p. 11

¹³⁷³ Décision. n° 574/2007/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 23 mai 2007 portant création du Fonds pour les frontières extérieures pour la période 2007-2013 dans le cadre du programme général Solidarité et gestion des flux migratoires, JOUE n° L 144 du 6 juin 2007.

¹³⁷⁴ GAUDIN (V.), ROUX (E.), Coopération policière internationale, piliers de l'UE, diverses agences et processus décisionnels, Répertoire de droit pénal et de procédure pénale, Dalloz, oct. 2010, actualisé en juillet 2021.

¹³⁷⁵ Règlement 1052/2013 du Parlement européen en et Conseil en date du 22 oct. 2013 portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosur), JOUE n° L 295 du 6 nov. 2013, p. 11.

coordination, dans les États membres possédant des frontières extérieures méridionales et orientales d'abord, et dans les autres États membres par la suite. L'échange d'information entre les centres nationaux de coordination et Frontex se fait au moyen de « tableaux de situation », qui sont des interfaces graphiques présentant des données, informations et éléments provenant du renseignement¹³⁷⁶.

Il s'agit ensuite de la mise en commun opérationnelle des systèmes de surveillance nationaux ; du renforcement des moyens sophistiqués de surveillance¹³⁷⁷ ; du déploiement d'outils communs et sophistiqués de contrôle et de surveillance ; et de la mise à contribution des États tiers voisins, notamment par la coopération¹³⁷⁸.

En ce qui concerne la coopération avec les États tiers, des accords de coopération opérationnelle ont été signés avec la Turquie en mai 2012 et l'Azerbaïdjan en avril 2013¹³⁷⁹. Il n'existe actuellement aucun accord de ce type avec les États d'Afrique du Nord¹³⁸⁰. C'est la raison pour laquelle la Commission encourage Frontex¹³⁸¹ à accélérer les négociations visant à conclure des accords de coopération opérationnelle avec l'Égypte et le Maroc notamment¹³⁸².

¹³⁷⁶ FLEURIOT (C.), Bruxelles veut renforcer la surveillance des frontières extérieures de l'espace Schengen, Dalloz actualité, 13 déc. 2011.

¹³⁷⁷ Satellites et drones notamment.

¹³⁷⁸ En vertu du respect du principe de non-refoulement notamment.

¹³⁷⁹ Agence des droits fondamentaux de l'UE, Rapport, *Fundamental rights at Europe's southern sea borders*, 2013, p. 122. Voir également http://www.statewatch.org/observatories_files/frontex_observatory/official_pub.html#thirdcountries Consulté en janvier 2024.

¹³⁸⁰ Agence des droits fondamentaux de l'UE, Rapport, *Fundamental rights at Europe's southern sea borders*, 2013, p. 123.

¹³⁸¹ L'article 14 du Règlement Frontex facilite en ce sens la coopération opérationnelle avec les États tiers. Règlement. (UE) n° 1168/2011 du Parlement européen et du Conseil du 25 oct. 2011 modifiant le règlement (CE) n° 2007/2004 du Conseil portant création de l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, JOUE n° L 304, p. 1 Voir aussi l'article 73 (4) du Règlement. UE n° 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 nov. 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes et abrogeant les règl. (UE) n° 1052/2013 et (UE) 2016/1624.

¹³⁸² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Un dialogue pour les migrations, la mobilité et la sécurité avec les États du Sud et de la Méditerranée, 4 mai 2011, COM(2011) 292 final. p. 5.

501. Les atouts du système Eurosur. Eurosur est un outil incontournable pour le maintien de l'ordre public en mer¹³⁸³. Il permet une surveillance en temps réel des frontières extérieures de l'UE grâce à des moyens de surveillance tels que des avions, des navires, des drones et des véhicules terrestres équipés de caméras et de capteurs. Il facilite l'échange d'informations entre les autorités de contrôle des frontières des États membres de l'UE et leur permet de mieux coordonner leurs actions. Il contribue à lutter contre l'immigration illégale et à prévenir la criminalité transfrontalière telle que le trafic de drogue et de personnes. Il aide à protéger les vies humaines en surveillant les mouvements de personnes dans des conditions climatiques difficiles et en alertant les autorités en cas de danger. Il peut également être utilisé pour surveiller les frontières intérieures de l'UE en cas de situations d'urgence ou de crise.

502. Les inconvénients du système Eurosur. Ce système repose sur la coopération et l'échange d'informations entre les autorités de contrôle des frontières des États membres de l'UE, qui peut être complexe et parfois difficile à mettre en œuvre de manière efficace. Dès lors, Eurosur ne peut pas empêcher tous les mouvements illégaux à travers les frontières extérieures de l'UE, en particulier dans des régions où il y a peu de moyens de surveillance ou lorsque les frontières sont très longues et difficiles à contrôler. Ce système peut être coûteux à mettre en place et à maintenir pour certains États tels que la Grèce, en particulier en raison des frais liés à la surveillance des frontières par des moyens tels que des avions, des navires et des drones.

Eurosur peut enfin être perçu comme une intrusion dans la vie privée de certaines personnes, en particulier si le système est utilisé de manière abusive ou

¹³⁸³ Agence européenne de la défense, Eurosur : Surveillance des frontières extérieures de l'Union européenne, [en ligne] consulté en janvier 2023

<https://www.eda.europa.eu/fr/eurosur>

l'Institut français des relations internationales, Eurosur: un système de surveillance de la frontière extérieure de l'Union européenne, [en ligne] consulté en janvier 2023

<https://www.ifri.org/fr/publications/notes-ifri/eurosur-un-systeme-de-surveillance-de-la-frontiere-exterieure-de-lunion>

l'Observatoire européen de la sécurité, Eurosur: un système de surveillance de la frontière extérieure de l'Union européenne, [en ligne] consulté en janvier 2023

<https://www.oes.org/fr/actualites/eurosur-un-systeme-de-surveillance-de-la-frontiere-exterieure-de-lunion-europeenne/>

sans respecter les droits de l'homme. Puisqu'il est utilisé pour surveiller et contrôler les mouvements de personnes aux frontières extérieures, il peut susciter des préoccupations en matière de liberté de mouvement et de droits de l'homme.

503. En somme, l'action de Frontex dans la lutte contre l'immigration illégale est indéniable, mettant en évidence l'importance des prérogatives dont elle dispose. Toutefois, il est essentiel de souligner que la collaboration et la synergie avec d'autres agences européennes constituent une étape cruciale pour renforcer encore davantage ces efforts. Nous verrons dans la section suivante comment une approche collaborative et coordonnée entre Frontex et d'autres agences européennes permet de relever les défis complexes liés au maintien de l'ordre public en mer. Cette évolution vers une coopération étroite entre les différentes entités européennes démontre une volonté commune de répondre de manière globale aux enjeux migratoires, consolidant ainsi l'efficacité des initiatives engagées pour assurer le maintien de l'ordre public en mer.

SECTION 2 : LA LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION ILLEGALE GRACE À LA COOPERATION ENTRE FRONTEx ET D'AUTRES AGENCES EUROPEENNES

« Frontex constitue un progrès considérable du point de vue de l'intégration européenne. Elle conduit en effet à placer le contrôle des frontières extérieures de l'espace Schengen sous la responsabilité partagée des États et d'une Agence de l'UE ».

Romain TINIERE¹³⁸⁴

504. La coopération entre agences au service de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime. La coopération entre les différentes agences européennes est primordiale dans la lutte contre l'immigration illégale. En effet, l'immigration illégale est un phénomène transfrontalier par nature. Une approche fragmentée, où chaque acteur agit indépendamment, ne serait pas efficace. Une coopération étroite garantit une réponse cohérente et coordonnée à l'échelle de l'Union.

505. Dans cette section, une analyse de deux types de coopération sera menée, d'une part la coopération entre Frontex et deux agences européennes dédiées au secteur maritime pour assurer le contrôle aux frontières extérieures de l'UE (I), et d'autre part la coopération entre Frontex et Europol dans la lutte contre l'immigration illégale (II).

¹³⁸⁴ TINIERE (R.), Propos introductifs – Frontex et les petits pas, in, TINIERE (R.), CHEVALIER-GOVERS (C.), De Frontex à Frontex, Bruylant, 2019, pp. 13-24, préc. p. 17.

I. LA COOPERATION ENTRE FRONTEX, L'AESM ET L'AECP DANS L'EXERCICE DE LA FONCTION DE GARDE-COTES

506. La coopération entre Frontex, l'AESM et l'AECP dans la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime. L'établissement d'une coopération étroite entre Frontex, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) constitue une avancée significative dans la gestion efficace des frontières de l'Union européenne. Au cœur de cette collaboration réside la notion novatrice de « partage de la fonction de garde-côtes » au sein de l'UE. Cette approche vise à renforcer la coordination entre ces agences spécialisées dans le but d'assurer une surveillance et une protection optimales des frontières maritimes européennes (A). De plus, cette collaboration stratégique repose sur un accord formel, soulignant ainsi l'engagement mutuel des parties prenantes à satisfaire des objectifs communs en matière de sécurité et de sûreté maritimes (B). Nous explorerons en détail les mécanismes de cette coopération tripartite, mettant en lumière son importance dans la préservation de l'intégrité des frontières maritimes de l'Union européenne.

A. UNE COOPERATION REPOSANT SUR LE PARTAGE DE LA FONCTION DE GARDE-COTES.

507. Le partage de la fonction de garde-côtes au sein de l'UE. Cette fonction a été créée par la réforme de l'agence Frontex en 2016¹³⁸⁵. Les zones dans lesquelles s'exerce cette fonction sont les eaux de l'UE, en l'occurrence celles relevant de la souveraineté ou de la juridiction des États membres, à l'exception des eaux adjacentes aux territoires énumérés à l'annexe II du Traité¹³⁸⁶. L'UE est entourée de la mer Noire, la mer Baltique, la mer du Nord, la Manche, la Méditerranée et l'Océan Atlantique. Ces zones maritimes sont en proie à des risques divers, en l'occurrence des risques pour la sûreté des

¹³⁸⁵ Règlement 2016/1624 en date du 14 sept. 2016 relatif au corps européen de garde-frontières et garde-côtes, JOUE n° L 251 du 16 sept. 2016, p. 1.

¹³⁸⁶ Art. 4 (1) 1 du règlement (UE) 1380/2013, du Parlement européen et du Conseil en date du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune de la pêche, JOUE n° L 354 du 28 déc. 2013, p. 22.

installations pétrolières, la pêche illégale et les migrations illégales. Les missions dévolues à la fonction de garde-côtes consistent à protéger la souveraineté nationale et l'intégrité des frontières extérieures des États membres, gérer et faire respecter les normes dans l'exercice des activités en mer, maintenir l'ordre public en mer. Cette fonction est remplie par les trois agences européennes que sont l'AESM, l'AECP et Frontex. Chacune assure une partie de la fonction de garde-côtes en agissant dans son domaine.

508. Frontex organise la lutte contre les activités illicites en mer comprenant les trafics de drogues ou d'armes, ainsi que la lutte à l'échelle régionale contre les risques de terrorisme maritime ou de trafic de migrants par voie maritime.

509. Pour sa part, l'AESM lutte contre le risque de pollution maritime et apporte son soutien à la sécurité des ports et installations en mer. De plus, elle apporte son soutien dans les missions d'assistance et de recherche en mer, de surveillance des frontières et des activités en mer et dans la lutte contre le trafic de migrants.

510. Enfin, l'AECP quant à elle veille au respect des normes concernant la pêche et l'environnement. Pour ce faire, elle a une capacité de surveillance et de suivi des activités en mer. Elle assure le renseignement sur la base de l'ensemble des données satellite qu'elle dispose, ce qui permet de détecter les activités inhabituelles ou anormales de certains navires pêche. La mise à disposition des informations qu'elle collecte grâce à cette surveillance permet une meilleure capacité d'intervention pour la mise en œuvre concrète de la fonction garde-côtes. Les moyens opérationnels apportés par ces agences dans l'exercice de la fonction de garde-côtes ne concurrencent pas ceux des États membres, bien au contraire, ils se complètent.

511. La mise en lumière du partage de la fonction de garde-côtes au sein de l'UE permet de souligner l'importance du partage des responsabilités pour une gestion maritime intégrée. Il est à présent pertinent d'analyser le fondement juridique et qui encadre la coopération entre ces trois agences.

B. UNE COOPERATION REPOSANT SUR UN ACCORD.

512. Une coopération reposant sur un accord. Un accord de travail tripartite a été conclu entre ces trois agences qui assurent conjointement la fonction de garde-côtes, Frontex, l'AESM et l'AIECP. Il s'agit de l'accord sur les services interagences¹³⁸⁷ qui définit les formes précises de coopération entre ces trois agences, conformément à leur mandat respectif, afin de contribuer au maintien de l'ordre public en mer. Le but de cet accord est de définir les formes précises de coopération entre ces trois agences afin de « soutenir les autorités nationales exerçant des fonctions de garde-côtes au niveau national, au niveau de l'UE, et le cas échéant, au niveau international »¹³⁸⁸. Selon cet accord, ces trois agences doivent « partager, fusionner et analyser les informations disponibles dans les systèmes de notification des navires et autres systèmes d'information hébergés par elles ou accessibles à celles-ci »¹³⁸⁹. Ceci doit se faire conformément à leurs bases juridiques respectives et conformément aux droits d'accès en vertu de leurs cadres juridiques respectifs, sans préjudicier le droit de propriété des données des États membres.

513. Pour pouvoir collecter efficacement des données, chacune de ces agences européennes doit fournir des services de surveillance et de communication basés sur une technologie de pointe, y compris des infrastructures spatiales et terrestres et des capteurs montés sur tout type de plateforme. Elles doivent en outre renforcer leurs capacités, en élaborant des lignes directrices et des recommandations, en établissant les meilleures pratiques, et en assurant la formation et l'échange de personnel¹³⁹⁰.

514. En outre, selon cet accord, ces agences doivent renforcer l'échange d'informations et la coopération sur les fonctions de garde-côtes, notamment en analysant les défis opérationnels et les risques émergents dans le domaine maritime. Enfin, elles doivent partager des capacités par la planification

¹³⁸⁷ Cet accord est disponible uniquement en anglais sur le site de Frontex :

<https://frontex.europa.eu/fr/>. Consulté en déc. 2022.

Recommandation de la Commission du 20 juillet 2021 établissant un «manuel pratique» sur la coopération européenne relative aux fonctions de garde-côtes, JOUE N° L 268 du 27 juillet 2021, p. 3.

¹³⁸⁸ Art. 1 de l'Accord sur les services interagence du 18 mars 2021.

¹³⁸⁹ Art. 1 de l'Accord sur les services interagence du 18 mars 2021.

¹³⁹⁰ Art. 3 (a) et (b) de l'Accord sur les services interagence du 18 mars 2021.

et la mise en œuvre d'opérations polyvalentes et par le partage des moyens et autres capacités, dans la mesure où ces activités sont coordonnées par elles et approuvées par les autorités compétentes des États membres concernés.

515. Sur la base de cet accord de travail tripartite, l'AESM fournit cinq types d'informations à Frontex¹³⁹¹, en l'occurrence celles relatives à la surveillance et la traçabilité des navires, à la détection des navires¹³⁹², à la détection des anomalies¹³⁹³, à la détection des activités¹³⁹⁴, et aux rapports sur les navires présentant un certain intérêt¹³⁹⁵. À titre d'exemple¹³⁹⁶, le 5 septembre 2016, l'AESM a prévenu Frontex qu'un objet non identifié avait été repéré entre le Maroc et l'Espagne. Le centre espagnol de coordination¹³⁹⁷ transmet l'information à un avion de la *Guardia di Finanza* qui patrouillait près de cette zone. Il découvrit qu'il s'agissait d'une embarcation pneumatique ayant à son bord trente-cinq personnes. La patrouille espagnole recueillit les personnes pour les amener à bon port¹³⁹⁸.

516. Cet accord permet une interopérabilité entre ces agences européennes, ce qui conduit à un meilleur exercice de leurs compétences, capacités et fonctions, pour un meilleur maintien de l'ordre public en mer.

II. LA COOPERATION STRATEGIQUE ENTRE FRONTEX ET EUROPOL FACE À LA CRISE MIGRATOIRE

517. La coopération stratégique entre Frontex et Europol face à la crise migratoire. Les activités criminelles transfrontalières constituent le point commun entre Frontex et Europol. Europol lutte en effet contre les activités criminelles au sein de l'espace de liberté de sécurité et de justice (ELSJ). En mer,

¹³⁹¹ BAL (L.), EMSA's contribution to Task 1 - Information Sharing, atelier Creation of a European Coastguard Function, Lisbonne, 2 juin 2017.

¹³⁹² Navires de plus de trois cents tonneaux non identifiés ou navires de moins de quinze mètres.

¹³⁹³ Comportement suspect des navires ou navires en détresse détectés grâce à des algorithmes avancés.

¹³⁹⁴ via images satellite et images optiques à haute résolution pour interprétation visuelle.

¹³⁹⁵ Navires suspects ou d'intérêt particulier.

¹³⁹⁶ BAL (L.), EMSA's contribution to Task 1 - Information Sharing, atelier Creation of a European Coastguard Function, Lisbonne, 2 juin 2017.

¹³⁹⁷ *Guardia Civil*.

¹³⁹⁸ GUILLOT (Ph. Ch. - A.), Agences et opérations navales de l'UE, dans la sécurisation de l'afflux migratoire en Méditerranée, in MEHDI (R.), L'agenciarisation de la politique d'immigration et d'asile face aux enjeux de la crise des réfugiés en Méditerranée, éd. DICE Editions, Aix-en-Provence, 2020, 154 p., pp. 63-75.

il lutte contre les groupes criminels responsables de l'immigration irrégulière, du trafic d'êtres humains et de la piraterie maritime. Frontex, quant à elle, améliore la gestion intégrée des frontières et lutte contre les migrations irrégulières. Avant d'aborder cette coopération entre Europol et Frontex, il est essentiel de revenir sur les aspects généraux de la fonction d'Europol.

518. Aspects généraux des fonctions d'Europol. Les compétences d'Europol sont circonscrites à deux exigences cumulatives¹³⁹⁹. La première exigence est une forme spécifique de criminalité, en l'occurrence la criminalité organisée. Europol est de ce fait compétent sur l'ensemble des secteurs du crime organisé¹⁴⁰⁰, ce qui justifie son implication dans la lutte contre le trafic de migrants.

519. La seconde exigence est l'ampleur et la territorialité de cette criminalité. Ainsi, pour que Europol puisse être compétent, il faut que la criminalité en cause affecte au moins deux États membres de manière que, au vu de la gravité et des conséquences des infractions en cause, une action commune des États membres s'impose¹⁴⁰¹. De ce fait, les principales fonctions d'Europol sont de soutenir les autorités compétentes des États membres dans leurs enquêtes criminelles, et d'offrir un soutien analytique et stratégique aux enquêteurs nationaux¹⁴⁰².

520. Europol favorise donc la coopération entre les services des États membres pour prévenir et lutter contre la criminalité internationale organisée¹⁴⁰³. Pour y arriver, il offre son soutien technique et stratégique aux différentes opérations menées par les États membres dans ce sens¹⁴⁰⁴.

¹³⁹⁹ Art. 4 de la décision 2009/371/JAI du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L121/37 du 15 mai 2009, p. 1.

¹⁴⁰⁰ En l'occurrence le trafic de drogue, le crime financier, la cybercriminalité, le terrorisme, le trafic d'êtres humains, un certain nombre de formes graves de criminalité, et les infractions connexes.

Décision 2009/371/JAI du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L121/37 du 15 mai 2009, p. 1.

¹⁴⁰¹ Décision 2009/371/JAI du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L121/37 du 15 mai 2009, p. 1.

¹⁴⁰² Art. 3 de la décision 2009/371/JAI du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L121/37 du 15 mai 2009, p. 1.

¹⁴⁰³ LECLERC (M.), La criminalité organisée, éd. La documentation Française, Paris 1996, 279 p.

¹⁴⁰⁴ BIGO (D.), Un espace de liberté, de sécurité et de justice ?, in DEHOUSSE (R.) (Dir.) Politique européenne, éd. Presses de Sciences Po, Paris, 2009, p.349.

521. Europol et le maintien de l'ordre public en mer. De ce fait, en ce qui concerne le maintien de l'ordre public en mer, Europol aide les États membres de l'UE dans le démantèlement des réseaux criminels impliqués aussi bien dans la piraterie maritime¹⁴⁰⁵ que dans le trafic organisé de migrants. Ne disposant pas de pouvoirs d'exécution, les agents d'Europol ne peuvent pas appréhender eux-mêmes les criminels. Cette tâche revient aux États membres. L'aide qu'apporte Europol consiste donc essentiellement en la fourniture de services de coordination et de soutien, tant stratégique qu'opérationnel, lors des enquêtes menées par les États membres pour démanteler les réseaux de trafiquants de migrants¹⁴⁰⁶.

522. L'investissement et la priorité qu'Europol donne à la lutte contre le trafic de migrants sont considérables, car selon les rapports qu'il publie chaque année¹⁴⁰⁷, une partie importante de son budget, de son personnel et de ses activités est dédiée à cette lutte. De même, on peut relever que les recommandations faites par ces rapports annuels influencent le cycle politique pluriannuel de l'UE. C'est la raison pour laquelle les cycles politiques 2011-2013 et 2014-2017 de l'UE avaient pour base la lutte contre le trafic de migrants¹⁴⁰⁸.

523. La mise en place d'un centre d'expertise. En février 2016, un centre européen d'expertise chargé de lutter contre le trafic de migrants a été mis en place au sein d'Europol¹⁴⁰⁹, ce qui matérialise davantage l'importance qu'il accorde à cette lutte. Il s'agit d'un centre d'échange d'informations relatives aux réseaux de trafiquants. Ce centre gère deux plateformes spécialisées et s'appuie

¹⁴⁰⁵ Sur le rôle d'Europol dans la lutte contre la piraterie maritime, voir en Annexe n° 21.

¹⁴⁰⁶ PIQUET (A.), Europol et la sécurisation des migrations irrégulières, Migrations et société n° 165, 1016/3, pp. 131-150, [en ligne], consulté le 12 sep. 2022, <https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2016-3-page-131.htm>

¹⁴⁰⁷ Le rapport annuel d'Europol est un document publié chaque année par l'agence Il présente un aperçu des activités d'Europol au cours de l'année précédente, ainsi que des tendances et des défis en matière de criminalité en Europe. Ce rapport annuel est disponible en ligne sur le site web d'Europol <https://www.europol.europa.eu/search?q=annual%20report&sort=relevance> 12 sept. 2022

¹⁴⁰⁸ Voir par exemple dans ce sens : COMMISSION EUROPÉENNE, Un agenda européen en matière de migration, COM (2015) 240 final, 13 mai 2015 ; COMMISSION EUROPÉENNE, Plan d'action de l'UE contre le trafic de migrants (2015 - 2020), COM (2015) 285 final, 27 mai 2015 ; CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, Conclusions du Conseil sur le trafic de migrants, Communiqué de presse 120/16, 10 mars 2016.

¹⁴⁰⁹ CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE, Conclusions du Conseil sur les mesures visant à gérer la crise des réfugiés et des migrants, Communiqué de presse 789/15, 9 novembre 2015.

sur trois grands piliers technologiques. Les deux plateformes¹⁴¹⁰ sont relatives chacune à une forme de criminalité spécifique, en l'occurrence l'AP *Migrant Smuggling* pour le trafic de migrants, et l'AP *Phoenix* pour la traite des êtres humains. Les trois piliers sur lesquels s'appuie le centre sont : le Système d'informations d'Europol (SIE)¹⁴¹¹, le Système d'analyse d'Europol (SAE)¹⁴¹² et l'Application de réseau d'échange sécurisé d'informations (SIENA)¹⁴¹³. Ces plateformes et piliers permettent une interaction grâce à laquelle le centre apporte une aide précieuse aux États membres. Cette aide consiste à mettre à leur disposition des informations sur les activités criminelles. Les informations dont dispose ce centre proviennent de diverses sources, notamment des autorités répressives des États membres et de celles des États tiers. Pour apporter son soutien aux services répressifs des États membres, ce centre coopère avec les institutions et organes de l'UE, en l'occurrence la Commission, Frontex, Eurojust. Il coopère aussi avec des organes partenaires tels que Interpol, et apporte enfin son soutien aux États tiers partenaires.

524. La création d'un tel centre d'expertise est une pratique courante au sein de l'UE, en témoignent celles relatives à la cybersécurité¹⁴¹⁴ et au terrorisme¹⁴¹⁵. Malgré le fait qu'il ne représente pas une innovation, un tel centre donne tout de même plus de visibilité, de crédibilité et de légitimité aux actions menées par Europol dans la lutte contre le trafic de migrants, tout en faisant de lui le centre névralgique de l'échange d'informations sur la criminalité dans l'Union. C'est ailleurs en ces termes que le rapport de la Cour des comptes européenne de 2021 qualifie Europol. Ce rapport dresse en effet un bilan très positif de la contribution d'Europol à la lutte contre le trafic de migrants¹⁴¹⁶. Il estime qu'Europol

¹⁴¹⁰ Encore appelées Analysis projects (AP)

¹⁴¹¹ Il s'agit d'un fichier informatisé dont la base est centralisée au sein d'Europol. cf. Site internet de Europol, consulté en décembre 2022 :

<https://www.eca.europa.eu>

¹⁴¹² Il s'agit d'un système d'information opérationnel hébergeant des données recueillies par les parties prenantes d'Europol. cf. Site internet de Europol, consulté en décembre 2022 :

<https://www.eca.europa.eu>

¹⁴¹³ cf. Site internet de Europol, consulté en décembre 2022 :

<https://www.eca.europa.eu>

¹⁴¹⁴ Le centre européen de lutte contre la cybercriminalité a été créé en 2013 au sein d'Europol.

¹⁴¹⁵ Le centre européen chargé de la lutte contre le terrorisme a été créé en janvier 2016 au sein d'Europol.

¹⁴¹⁶ Rapport spécial de la Cour des comptes européenne de 2021 intitulé Europol et la lutte contre le trafic des migrants. [en ligne], consulté le 12 déc. 2022.

fournit un soutien précieux aux États membres dans la lutte contre cette activité criminelle, même si quelques imperfections sont à relever dans ses actions. Les principales recommandations émises par ce rapport sont notamment relatives à la non-exhaustivité des informations que fournit Europol.

525. Les accords de coopération entre Frontex et Europol.

Deux accords de coopération opérationnelle ont été signés entre Europol et Frontex en 2008 et en 2015¹⁴¹⁷. Ces accords portaient précisément sur l'échange de données entre les deux agences européennes. Ils mettent en place une coopération entre les deux agences dans le but principal¹⁴¹⁸ d'aider efficacement les États membres de l'Union européenne à prévenir et combattre les activités criminelles transfrontalières dans certains domaines de criminalité¹⁴¹⁹. Ces activités criminelles sont notamment la facilitation de l'immigration irrégulière, le trafic d'êtres humains, le terrorisme et les activités criminelles transfrontalières¹⁴²⁰.

526. L'échange d'informations entre agences. Dans ce cadre, la coopération entre les deux agences consiste à échanger des informations stratégiques et opérationnelles concernant le mode opératoire utilisé par les réseaux criminels, les évaluations des menaces, l'analyse des risques, les résultats des analyses stratégiques et les rapports sur la situation criminelle. Cet échange est fait à l'appui de leurs actions respectives visant à réprimer ces activités criminelles.

Selon ces deux accords, seules les informations relatives aux activités criminelles sus évoquées, obtenues¹⁴²¹ conformément au règlement institutif des agences, et sans violation manifeste des droits fondamentaux, peuvent être échangées entre les deux agences européennes. L'accord de 2008 concerne précisément l'échange de données générales entre les deux agences, et l'accord de 2015 met l'accent sur l'échange de données personnelles entre les deux agences.

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_19/SR_migrant_smuggling_FR.pdf

¹⁴¹⁷ Ces deux accords sont disponibles uniquement en anglais sur le site de Frontex, <https://frontex.europa.eu/fr/>

¹⁴¹⁸ Les buts secondaires sont l'amélioration la gestion intégrée des frontières et la facilitation de la coopération opérationnelle des États membres.

¹⁴¹⁹ Art. 1^{er} des deux accords.

¹⁴²⁰ Art. 3 des deux accords.

¹⁴²¹ Informations collectées, stockées, transmises.

Selon l'accord de 2015, la transmission de données personnelles de Frontex à Europol concerne les données de personnes soupçonnées, pour des motifs raisonnables, par les autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, d'être impliquées dans des activités criminelles transfrontalières sus évoquées. Ces données doivent être collectées par les États membres lors d'opérations conjointes, de projets pilotes et d'interventions rapides coordonnées par Frontex. L'accord de 2015 indique les précisions à apporter par Frontex à Europol au moment de la transmission de ces données personnelles. En effet, Frontex a l'obligation de préciser le fournisseur des données à caractère personnel, la finalité pour laquelle les données ont été transmises et toute restriction à leur utilisation, leur suppression ou leur destruction, y compris d'éventuelles restrictions d'accès en général ou termes spécifiques. Les données personnelles transmises peuvent être corrigées, supprimées et ne doivent être conservées que le temps nécessaire à leur utilisation pour leur utilisation.

Conclusion du chapitre 2 : Frontex : Une agence controversée

« La crise migratoire pourrait amener l'Europe à redécouvrir son âme ou à la perdre pour de bon ... ».

Paolo GENTILONI¹⁴²²

527. Frontex, une agence controversée et pourtant essentielle au maintien de l'ordre public en mer. Frontex, en tant que gardienne des frontières extérieures de l'Union européenne, a indéniablement consolidé sa position centrale dans la mise en œuvre des normes européennes destinées à combattre l'immigration illégale par voie maritime. Sa montée en puissance a été impulsée par la volonté collective des États membres d'apporter une réponse coordonnée aux défis posés par la crise migratoire. Grâce à ses ressources techniques, à ses opérations conjointes et à ses initiatives de partage d'informations, à sa capacité à coordonner les efforts, à partager des informations essentielles et à mobiliser des ressources, Frontex a grandement amélioré l'effectivité et l'efficacité de l'application des normes européennes visant à faire face à ce défi transfrontalier.

528. Cependant, à mesure que Frontex renforçait son rôle, les controverses à son égard se sont multipliées. Plusieurs questions ont été soulevées concernant ses interventions en mer, en particulier en Méditerranée, où des incidents de refoulement et des préoccupations relatives aux droits de l'homme ont été suspectés/signalés. De plus, la balance entre la sécurité des frontières et le respect des droits des migrants, notamment le droit d'asile, a été un sujet de débat récurrent. Des voix¹⁴²³ se sont élevées pour critiquer la manière

¹⁴²² Président du Conseil italien, 2016-2018, Propos cités par BLANQUET (M.), Préface, in BENLOLO CARABOT (M.), *L'Union européenne et les migrations*, éd. Bruylant, 2020, 353 p. préc. p. 17.

¹⁴²³ Notamment celles de plusieurs ONG comment mentionnée plus haut, paragraphe n° 482, p. 300.

dont l'agence pourrait privilégier une approche axée sur la sécurité au détriment des obligations humanitaires.

529. La transparence de ses opérations, ainsi que les mécanismes de reddition de comptes, ont également fait l'objet de discussions. Certains estiment que pour une agence dotée d'un tel pouvoir et d'un tel mandat, il est essentiel de renforcer les contrôles et les contre-pouvoirs pour garantir qu'elle opère dans les limites du droit et des valeurs chers à l'UE.

530. En somme, bien que Frontex soit un acteur incontournable dans la mise en œuvre des politiques frontalières de l'UE, il est impératif de reconnaître les critiques auxquelles elle doit faire face. La défense des frontières ne doit pas se faire au détriment des valeurs fondamentales de l'Union, et chaque effort déployé pour lutter contre l'immigration illégale doit être équilibré par un engagement indéfectible envers les droits de l'homme et la dignité de chaque individu.

CONCLUSION DU TITRE 1 : LA RÉPONSE DE L'UE À LA CRISE MIGRATOIRE À L'AUNE DE LA CRISE DE LA SOLIDARITÉ EUROPÉENNE

«D'une extrémité à l'autre de la Méditerranée, notre siècle tend ainsi à défaire, à séparer, à figer ce que l'histoire avait uni, juxtaposé ou étroitement mêlé. Point d'arrivée d'une lente sédentarisation, chaque peuple s'identifie à une nation, à un État, à un territoire limité par des frontières. Là encore, il s'agit d'une rupture fondamentale : la fin d'une mobilité essentielle».

Maurice AYMARD¹⁴²⁴

531. La réponse de l'UE à la crise migratoire est un levier fragile, mais déterminant pour le maintien de l'ordre public en mer à l'aune de la crise de solidarité européenne. La réponse de l'UE à la crise migratoire par voie maritime a mis en évidence les divergences d'opinions entre les États membres de l'UE sur la manière de gérer les flux migratoires. Elle a entraîné non seulement des répercussions sur la politique intérieure des États membres, mais aussi des conséquences économiques.

532. Tout d'abord, elle a mis en évidence les divergences d'opinions entre les différents États membres quant à la manière de gérer les flux migratoires. Certains États comme l'Allemagne et la Suède ont accueilli un grand nombre de réfugiés, tandis que d'autres, comme la Hongrie et la Slovaquie, ont résisté à l'idée d'accueillir des migrants. Cela a conduit à des tensions entre les États membres

¹⁴²⁴ AYMARD (M.), 1986, 137, Cité par GABRIELLI (L.), Les enjeux de la sécurisation de la question migratoire dans les relations de l'Union européenne avec l'Afrique. Un essai d'analyse, *Politique européenne*, 2007/2 (n° 22), p. 149-173, [en ligne], consulté en sept. 2020.

<https://www.cairn.info/revue-politique-europeenne-2007-2-page-149.htm>

de l'UE et a mis en évidence les limites de la solidarité européenne en matière de migration.

533. Cette réponse à la crise migratoire a également eu un impact sur la politique intérieure de nombreux États de l'UE. Elle a renforcé les partis populistes et anti-immigrations dans de nombreux États, ce qui a conduit à une montée de l'extrême droite et à des politiques plus restrictives en matière d'immigration.

534. Enfin, cette réponse à la crise migratoire a également entraîné des conséquences économiques, en particulier pour les régions frontalières et les communautés qui accueillent des réfugiés. Elle a également mis en évidence les limites des systèmes d'accueil existants et a conduit à des dépenses supplémentaires pour les services publics, tels que les soins de santé et l'éducation.

535. Les réponses à cette crise migratoire engendrent aussi un rétablissement ponctuel des frontières intérieures de l'UE, et partant, une atteinte à la libre circulation et au principe de confiance légitime entre les États membres. En effet, les articles 4 et 20 du Code frontière Schengen¹⁴²⁵ posent deux principes : celui de l'harmonisation des conditions de franchissement des frontières extérieures de l'Union européenne¹⁴²⁶ et celui du libre franchissement des frontières intérieures sans contrôle et quelle que soit la nationalité de l'intéressé¹⁴²⁷. Mais on assiste depuis 2015 à des rétablissements du contrôle aux frontières intérieures de plus en plus récurrents. Ce rétablissement n'est pas

¹⁴²⁵ Règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontière Schengen) : JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1.

¹⁴²⁶ Art. 4 du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontière Schengen) : JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1.

¹⁴²⁷ Art. 20 du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontières Schengen) : JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1.

inédit¹⁴²⁸ et est possible sur la base de l'article 23¹⁴²⁹ du Code frontière Schengen. Mais, avec l'afflux massif des exilés aux portes de l'UE à la recherche d'une protection internationale, plusieurs États membres ont décidé de rétablir le contrôle aux frontières intérieures¹⁴³⁰ de façon temporaire¹⁴³¹.

536. En définitive, force est de relever que les réponses à la crise migratoire font malheureusement des frontières extérieures de l'espace Schengen le plus long système anti migratoire au monde, loin devant les barrières israéliennes et états-uniennes qui ont une notoriété bien supérieure¹⁴³².

537. Tout comme le trafic de migrants, la piraterie maritime est une forme de criminalité organisée dont le démantèlement ne peut être efficace que dans le cadre d'une coopération intergouvernementale bien établie.

¹⁴²⁸ La Finlande pour une réunion informelle des Chefs d'État en octobre 2006, L'Allemagne pour un sommet du G-8 en mai/juin 2007, L'Autriche pour l'Euro de football en juin/juillet 2008, la Pologne, juin/juillet 2012, la Norvège pour la cérémonie de remise du Prix Nobel de la Paix en novembre/décembre 2009 et en novembre/décembre 2012, la France pour la COP21 en novembre/décembre 2015, le Danemark et la Pologne en 2009 et 2013 pour de précédentes Conférences internationales sur le climat.

¹⁴²⁹ En cas de menace grave pour l'ordre public et la sécurité intérieure. Art. 23 du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontières Schengen) : JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1.

¹⁴³⁰ L'Allemagne et l'Autriche en sept. 2015, la Hongrie et la Slovaquie en oct. 2015, le Danemark, la Norvège et la Suède en févr. 2016.

¹⁴³¹ L'Allemagne, jusqu'au 13 février 2016, sous réserve d'une nouvelle reconduction ; l'Autriche, jusqu'au 15 février 2016, sous la même réserve ; le Danemark, jusqu'au 22 février 2016, sous la même réserve ; la Norvège, jusqu'au 14 février 2016, sous la même réserve ; la Suède, jusqu'au 9 mars 2016, sous la même réserve.

¹⁴³² ROSIERE (St.), La barrière Schengen : aspects concrets et effets spatiaux, [En ligne], Consulté le 12 sept. 2022,

https://www.researchgate.net/publication/269688555_La_barriere_Schengen_aspects_concrets_et_effets_spatiaux_The_Schengen_Barrier_concrete_aspects_and_spatial_effects/link/549177020cf222ada8598312/download

TITRE 2 : LA CONTRIBUTION DE LA COOPÉRATION INTERGOUVERNEMENTALE À LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

*« La mer est le lieu le plus aisé pour transporter des richesses pondéreuses. Les voleurs ici s'appellent des pirates. Par nature, leur vol est compliqué ... ici l'on dérobe un navire : coque, passagers, équipages et cargaisons. L'on vole des biens, mais aussi l'on prend des otages dont on espère recevoir rançon ».*¹⁴³³

538. En luttant contre la piraterie maritime, la coopération intergouvernementale est au service du maintien de l'ordre public en mer. La piraterie maritime est définie par la Convention de Montego bay¹⁴³⁴ comme étant : d'une part tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé soit contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; soit contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ; d'autre part comme étant tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; et enfin comme étant tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis précédemment, ou commis dans l'intention de les faciliter.

Le phénomène de piraterie maritime, certes ancien¹⁴³⁵, connaît de nos jours un renouvellement considérable tant dans son ampleur géographique que dans ses

¹⁴³³ www.stratisc.org

¹⁴³⁴ Art. 101 de la Convention sur le droit de la mer - Signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982.

Pour plus de détails sur cette définition, voir en Annexe n° 8 définition des différentes infractions portant atteinte à la sûreté maritime.

¹⁴³⁵ Selon Jules - Marie SESTIER, l'origine de la piraterie c'est l'origine de la navigation. SESTIER (J. - M.), La piraterie dans l'antiquité, éd. Librairie de A Marescq aîné, Paris, 1880, p. 2.

modalités d'expression qui, avec les avancées technologiques, sont de plus en plus complexes. Il faut ainsi établir une différence entre la piraterie maritime contemporaine et la piraterie maritime plus ancienne. La piraterie maritime ancienne et la piraterie maritime contemporaine diffèrent en termes de méthodes et de conséquences.

539. La piraterie ancienne était le plus souvent motivée par la cupidité et la recherche de butin. Les pirates ciblaient les navires transportant des biens de valeur tels que l'or, l'argent et les esclaves. Les méthodes étaient plus primitives, en l'occurrence les abordages et les combats à l'épée.

540. La piraterie maritime contemporaine est aussi motivée la cupidité et la recherche du butin, par le kidnapping pour rançon, par la surexploitation des ressources halieutiques par les navires étrangers, et par le trafic illégal de biens tels que les drogues et les armes. Les méthodes sont plus sophistiquées, telles que l'utilisation d'armes automatiques et la cyberpiraterie¹⁴³⁶. Les conséquences sont plus graves, avec des pertes économiques considérables pour les entreprises et les gouvernements. Ayant de nouvelles ambitions, la piraterie maritime contemporaine appelle à un traitement différent. On lui accorde certes toujours un traitement traditionnel de type militaire et civil, mais aussi et en plus un traitement d'ordre structurel visant l'élimination de ses causes profondes de nature politique, économique et sociale¹⁴³⁷.

541. La piraterie maritime, une activité criminelle toujours d'actualité. La piraterie maritime est un véritable fléau pour l'économie, l'environnement et les relations internationales. Elle cause de graves dommages économiques en perturbant les échanges commerciaux internationaux, en rendant certaines zones maritimes dangereuses pour la navigation, et en augmentant les coûts de transport pour les compagnies maritimes et les acteurs du transport maritime. Elle affecte les relations diplomatiques en provoquant des tensions entre les États dont les navires sont attaqués et les États dans lesquels les pirates

¹⁴³⁶ Utilisation malveillante des technologies de l'information et de la communication (TIC) pour accéder, altérer, ou voler des informations sensibles.

¹⁴³⁷ cf. Introduction, définition de la notion de sûreté maritime, pp. 24 et s.

opèrent ou sont d'origine. Elle est à l'origine de divers dysfonctionnements et perturbations¹⁴³⁸ et draine une criminalité connexe, le trafic d'armes notamment.

Dans l'état actuel des choses, les chiffres sur la piraterie maritime sont très alarmants, car cette activité criminelle est de plus en plus pratiquée¹⁴³⁹. Provenant du recueil et de l'analyse des données effectués par les organisations internationales¹⁴⁴⁰, ces chiffres ne reflètent pas toujours la réalité. En effet, tous les incidents ne sont pas forcément déclarés ou signalés. Il peut arriver que des armateurs ne signalent pas des attaques de piraterie maritime, car ceux-ci peuvent nuire à leur réputation ou engendrer des coûts supplémentaires. Ces coûts sont relatifs à l'immobilisation du navire pour une enquête, ou l'augmentation de la prime d'assurance maritime¹⁴⁴¹. Il peut aussi arriver que des États signalent des actes de piraterie maritime comme étant des vols à main armée¹⁴⁴².

Dans le cadre de cette étude, il est fait le choix de ne s'intéresser qu'aux chiffres provenant du Bureau maritime international de la Chambre de commerce international (ci-après BMI)¹⁴⁴³, et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Selon ces deux organisations internationales, les incidents de piraterie maritime ont principalement lieu dans le détroit de Malacca, en Asie du Sud-Est, en Afrique de l'Est et de l'Ouest – le golfe Aden et le golfe de Guinée – et dans le détroit de Singapour¹⁴⁴⁴. Les routes maritimes les plus exposées sont donc le golfe d'Aden

¹⁴³⁸ Perturbation pour le transport, mobilité des personnes, pour l'acheminement, le partage et la distribution des ressources et des biens. Perturbation du transport et des autres activités maritimes, perturbation économique, risques d'accident majeur, risque de pollution.

¹⁴³⁹ CALZADA (Ch.) Regard statistique sur la piraterie maritime contemporaine. Références, 2021, pp.180.

¹⁴⁴⁰ Bulletin de l'observatoire économique de la défense n° 180, mai 2021, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://archives.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/publications-ecodef>

CALZADA (Ch.) Regard statistique sur la piraterie maritime contemporaine. Références, 2021, pp.180 et s.

¹⁴⁴¹ Bulletin de l'observatoire économique de la défense n° 180, mai 2021, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://archives.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/publications-ecodef>

¹⁴⁴² Il s'agira alors du brigandage. La principale différence entre la piraterie maritime et le brigandage est que la première se déroule en haute mer et le second en dehors de la haute mer. Pour plus de détails sur la différences entre piraterie maritime et brigandage, voir en **Annexe n° 8 définition des différentes infractions portant atteinte à la sûreté maritime**.

¹⁴⁴³ Créé en 1981, le Bureau maritime international est l'une des branches de la Chambre de commerce international. Il agit comme point de contact dans la lutte contre tous les crimes affectant le commerce maritime.

¹⁴⁴⁴ Bulletin de l'observatoire économique de la défense n° 180, mai 2021, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022, <https://archives.defense.gouv.fr/sga/le-sga-en-action/economie-et-statistiques/publications-ecodef>

aux abords de la Somalie¹⁴⁴⁵, les côtes du Nigeria et le détroit de Malacca¹⁴⁴⁶. Le positionnement géographique¹⁴⁴⁷ et l'instabilité politique¹⁴⁴⁸ des États sont quelques-uns des facteurs qui expliquent cette recrudescence de la piraterie maritime dans ces différentes zones.

542. Les acteurs internationaux de la lutte contre la piraterie maritime. Sur la scène internationale, des acteurs tels que l'ONU, l'OTAN et l'UE mènent des actions pour lutter contre cette activité criminelle. En ce qui concerne l'ONU, son intervention n'est pas directe, car à travers ses résolutions, elle autorise les États à agir contre ce fléau en leur accordant une marge d'action que leur refuse le droit international¹⁴⁴⁹. Aussi, l'intervention de l'ONU se fait notamment à travers les dispositions de la CMB¹⁴⁵⁰. Mais il s'avère que le traitement de la piraterie maritime instauré par cette Convention nécessite de recourir aux droits nationaux pour juger de tels actes. L'efficacité de ce traitement est en cela tributaire de l'adaptation des droits nationaux aux règles internationales posées par cette Convention¹⁴⁵¹.

543. L'UE et la prévention de la piraterie maritime. De prime abord, il faut relever que, face à la piraterie maritime, la contribution de l'UE se limite à la prévention, car c'est aux États que revient la répression de tels actes. L'UE, contrairement à l'ONU, a des atouts considérables¹⁴⁵² dans cette prévention de la piraterie maritime contemporaine. Elle dispose en effet d'un nombre important d'instruments qu'elle peut mobiliser de façon cohérente pour prévenir cette forme de criminalité en mer. Ces instruments sont notamment Europol¹⁴⁵³, les politiques européennes¹⁴⁵⁴ et les partenariats stratégiques qu'elle conclut avec

¹⁴⁴⁵ La plupart des actions de l'UE en faveur de la lutte contre la piraterie maritime sont concentrées dans la corne de l'Afrique, c'est la raison pour laquelle cette étude portera spécifiquement sur la cas de la Somalie.

¹⁴⁴⁶ POLERE (P.), La piraterie maritime aujourd'hui, DMF 2005, p. 385.

¹⁴⁴⁷ Ce sont en général des points de passages internationaux de richesses.

¹⁴⁴⁸ cf. Section 1 Chapitre 1, Titre 2, Partie 2.

¹⁴⁴⁹ GRARD (L.), Sécurité maritime – Piraterie maritime : Effort combiné de l'ONU et de l'UE en Somalie, Revue de droit des transports n° 11, nov. 2008, comm. 235, pp. 31-34.

¹⁴⁵⁰ Les articles 100 à 107 de la CMB.

¹⁴⁵¹ MONTAS (A), L'ordre public en mer à l'épreuve de la piraterie maritime, in CUDENNEC (A.), L'ordre public et la mer, éd. À Pedonne, Paris, 2012, pp. 235-245.

¹⁴⁵² Dimension globale, économique, sécuritaire et judiciaire.

¹⁴⁵³ Voir en **Annexe n° 21 le rôle d'Europol dans la lutte contre la piraterie maritime**.

¹⁴⁵⁴ Ces politiques sont notamment la PSDC, la politique de coopération et de développement, l'espace de liberté sécurité et justice, la politique des transports.

les États tiers. Ces instruments sont mobilisés dans le respect des valeurs chères à l'UE, en l'occurrence les droits fondamentaux attachés à la personne humaine¹⁴⁵⁵, l'État de droit, la coopération multilatérale, la paix démocratique¹⁴⁵⁶. Ayant adhéré à la CMB le 1^{er} avril 1998¹⁴⁵⁷, les actions de l'UE relatives à la prévention de la piraterie maritime s'inscrivent aussi dans le cadre international¹⁴⁵⁸ défini par cette Convention.

544. La mobilisation de politiques européennes issues notamment de la coopération intergouvernementale. Plusieurs politiques européennes issues majoritairement du processus de coopération intergouvernementale participent directement et indirectement à la prévention de la piraterie maritime dans une approche globale, caractérisée par la complémentarité de ces politiques. Cette participation se matérialise souvent par le renforcement des capacités maritimes des États concernés par la piraterie, ainsi que par diverses formes d'aide visant à soutenir cet objectif.

Parmi ces politiques, les plus emblématiques sont la politique étrangère de sécurité commune (PESC), qui inclut la politique de sécurité et de défense commune (PSDC)¹⁴⁵⁹, toutes deux ancrées dans une logique intergouvernementale. Toutefois, il est important de noter que, bien que ces politiques soient issues de la coopération intergouvernementale, elles peuvent également inclure des aspects intégrés, par exemple à travers la coordination avec des politiques communautaires ou par l'action de certains mécanismes européens de soutien.

À côté de ces politiques intergouvernementales, la politique commune de la pêche (PCP) et la politique de coopération au développement (PCD), issues du processus d'intégration, sont également mobilisées pour lutter contre la piraterie maritime. Bien que ces politiques relèvent d'un cadre d'intégration, leur action s'articule souvent avec des initiatives intergouvernementales, illustrant ainsi la

¹⁴⁵⁵ Droit de l'Homme, sécurité humaine.

¹⁴⁵⁶ GLUME (G.), l'UE et la non-choix stratégique, in LIEGEOIS (M.), BALZACQ (Th.), La sécurité internationale après Lisbonne – Nouvelles pratiques dans l'UE, éd. Presses universitaires de Louvain, 2013, p. 51.

¹⁴⁵⁷ L'UE disposant de la personnalité juridique externe et étant compétent en la matière.

¹⁴⁵⁸ Les articles 100 à 107 de la CMB.

¹⁴⁵⁹ art. 42 (1) du TUE : « La politique de sécurité et de défense commune fait partie intégrante de la politique étrangère et de sécurité commune ». elle est mise en œuvre par les États membres art. 42 et 44 TUE.

complémentarité et l'interdépendance entre intégration et coopération intergouvernementale au sein de l'UE.

545. La Politique de défense et de sécurité commune dans la prévention de la piraterie maritime. En ce qui concerne la politique de défense et de sécurité commune (PDSC), l'UE a mis en place plusieurs opérations pour lutter contre la piraterie maritime, les plus emblématiques étant l'opération militaire ATALANTA et l'opération civile EUCAP NESTOR¹⁴⁶⁰. Ces deux opérations qui ont d'ailleurs la particularité de porter des noms de héros de la mythologie grecque – Atalante¹⁴⁶¹ et Nestor¹⁴⁶² –, seront étudiés plus en détail dans le premier Chapitre de ce Titre.

546. La Politique communautaire de la pêche. À côté de ces politiques issues de la coopération intergouvernementale, la politique commune de la pêche (PCP), issue du processus d'intégration, est aussi mobilisée pour lutter contre la piraterie maritime.

Pour en comprendre la contribution à la prévention de la piraterie maritime, il est préalablement pertinent de relever le rapport étroit qui existe entre l'exploitation des ressources halieutiques et la piraterie maritime dans certaines zones, notamment en Somalie. En effet, la surexploitation des ressources halieutiques par les navires étrangers au large des côtes somaliennes est l'une des principales causes de piraterie maritime. À travers des actes de piraterie maritime, certains pirates somaliens expriment une forme de protestation politique à l'encontre des puissances étrangères qui sont à l'origine de cette

¹⁴⁶⁰ Il faut toutefois noter que, depuis 2016 (décision PESC 2016/2240), l'opération civile EUCAP Nestor a été rebaptisée EUCAP Somalia. **Décision (PESC) 2016/2240** du Conseil modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR), 32016D2240, adoptée le 12 décembre 2016, JOUE du 13 décembre 2016, p. 18-19, entrée en vigueur le 12 décembre 2016

¹⁴⁶¹ Atalante est une héroïne de la Mythologie grecque réputée pour sa bravoure. Pour plus de détails, voir notamment BARBILLON (C.), LISSARRAGUE (F.), *Héros et Dieux de l'Antiquité*, éd. Flammarion, 2008, Paris, (1^{ère} éd. 1994), 319 p.

¹⁴⁶² Dans la mythologie grecque, Nestor était le Roi de Pylos, guerrier réputé pour sa grande sagesse. Pour plus de détails, voir notamment BARBILLON (C.), LISSARRAGUE (F.), *Héros et Dieux de l'Antiquité*, éd. Flammarion, 2008, Paris, (1^{ère} éd. 1994), 319 p.

Il faut toutefois noter que, depuis 2016 (décision PESC 2016/2240), l'opération civile EUCAP Nestor a été rebaptisée EUCAP Somalia.

surexploitation¹⁴⁶³. Cette forme de para terrorisme rend d'ailleurs difficile la distinction entre terrorisme maritime et piraterie maritime dans ces zones¹⁴⁶⁴.

Dans le cadre de la PCP, l'UE met en place des programmes et apporte son soutien aux politiques nationales de pêches dans les régions concernées par ce para terrorisme afin d'éviter la surexploitation des ressources halieutiques. Le programme européen SmartFish¹⁴⁶⁵ en est un exemple concret. Ce programme a été adopté dans le cadre de la politique commune de la pêche dans le but de mettre en place une surveillance maritime des pêches et la gestion durable des ressources halieutiques de plusieurs États d'Afrique de l'Ouest et de l'Est¹⁴⁶⁶ parmi lesquels la Somalie. Ce Programme a précisément pour but de contribuer à une augmentation du niveau de développement social, économique et environnemental, ainsi qu'à une intégration régionale plus profonde au moyen d'une amélioration des capacités pour l'exploitation durable des ressources halieutiques.

547. La politique de coopération au développement (PCD) et la prévention de la piraterie maritime. Dans le cadre de sa politique de coopération au développement, l'UE a octroyé plusieurs aides financières aux États en proie à la piraterie maritime¹⁴⁶⁷. C'est par exemple le cas de la mise en place du programme de renforcement de la sécurité et de la sûreté des routes maritimes critiques, baptisé MARSIC¹⁴⁶⁸. Ce programme a en effet été lancé en 2010 avec pour objectif de renforcer les capacités des administrations maritimes, des forces de l'ordre et des garde-côtes, grâce à une aide financière de plusieurs millions d'euros accordée à certains États.

¹⁴⁶³ CHEVALIER – GOVERS (C.), La mission EUCAP NESTOR de l'UE et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime in CHEVALIER – GOVERS(C.), SCHNEIDER (C.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. À Pedone, 2015, pp. 75-90, préc. p. 77.

¹⁴⁶⁴ cf. introduction générale, Définition de la notion de sûreté maritime, pp. 24 et s.

¹⁴⁶⁵ Pour plus d'information sur ce programme, voir notamment l'article de Florence WALLEMACQ intitulé « SmatFish Intro », le programme SmartFish en action, publié sur le site de la FAO, consulté en janvier 2023 <https://www.fao.org/3/br803f/br803f.pdf>

¹⁴⁶⁶ Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan du Sud, Soudan, Swaziland, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

¹⁴⁶⁷ Seychelles, Tanzanie, Somalie, Yémen, Djibouti, Kenya.

¹⁴⁶⁸ Enhancing Maritime Security and Safety through Information Sharing and Capacity Building. Pour plus d'informations, consulter le site <https://criticalmaritimeroles.eu/fr/projects/marsic/>

Toujours dans le cadre de la PCD, l'UE a contribué à la mise en place d'un centre régional de formation à Djibouti¹⁴⁶⁹, et à la mise en place de trois centres régionaux destinés au partage d'informations maritimes¹⁴⁷⁰, l'un dans la ville de Sanaa au Yémen, le suivant dans la ville de Dar es Salam en Tanzanie, et le dernier dans la ville de Mombassa au Kenya.

Enfin, dans le cadre de la PDC, l'UE a financé à hauteur de plusieurs millions d'euros le programme pour sûreté maritime baptisé MASE¹⁴⁷¹. Ce programme est mis en œuvre par Interpol. Son but est de mettre en place des projets visant à fournir des ressources nécessaires au renforcement de la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et de l'Est. Il s'agit plus concrètement du renforcement des moyens judiciaires pour appréhender, transférer, placer en détention et poursuivre les pirates présumés tout en améliorant les capacités maritimes de ces États.

548. Afin de dresser un bilan approfondi de la contribution de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer, en particulier dans la prévention de la piraterie maritime, il convient d'orienter notre analyse vers deux zones cruciales, à savoir le golfe d'Aden (**Chapitre 1**) et le golfe de Guinée (**Chapitre 2**). Ce choix se fonde sur une évaluation minutieuse de l'importance stratégique et économique que l'UE accorde à ces deux régions, les caractéristiques spécifiques de chacune d'entre elles imposant de les examiner de manière distincte. Plus encore, ce choix est motivé par la nature quantitative et qualitative des initiatives et des réglementations mises en place par l'UE dans ces deux zones maritimes. L'exploration approfondie de ces chapitres permettra de dévoiler les efforts déployés par l'UE pour sécuriser ces voies maritimes cruciales, mettant en évidence les implications économiques et les enjeux sécuritaires inhérents à ces régions spécifiques.

¹⁴⁶⁹ <http://www.imo.org/fr/ourwork/security/piu/pages/regional%20training.aspx>

¹⁴⁷⁰ <https://criticalmaritimeroutes.eu/fr/projects/marsic/>

¹⁴⁷¹ Pour plus d'informations sur ce programme, consulter le site de Interpol et le site Europa <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-maritime/Programme-pour-la-surete-maritime> https://www.eeas.europa.eu/node/64252_en Consulté en 12 sep. 2022.

Chapitre 1 : La prévention de la piraterie maritime dans le golfe d'Aden

Chapitre 2 : La prévention de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

Chapitre 1 : La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden

« Le paradoxe de l'existence d'une piraterie somalienne tient au fait que des hommes issus d'une population vivant le dos tourné à la mer, et qui n'a jamais tenté d'expérience littorale durable, sinon quelques franges marginales liées à des phénomènes extrarégionaux, puissent aujourd'hui mener une piraterie d'une envergure rarement vue ».

François GUIZOU¹⁴⁷²

550. La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden participe au maintien de l'ordre public en mer. Le golfe d'Aden¹⁴⁷³ est situé entre la péninsule arabique et la corne de l'Afrique, précisément entre le Yémen à l'ouest et la Somalie à l'est. Le golfe d'Aden est connecté à la mer Rouge par le détroit de Bab-el-Mandeb au nord-ouest et à l'océan Indien au sud-est. Il a une importance stratégique considérable en tant que l'une des voies de navigation les plus fréquentées du monde, notamment pour le transport du pétrole en provenance du Moyen-Orient vers l'Europe, l'Amérique et l'Asie. En raison de son emplacement géographique, le golfe d'Aden est une voie de navigation essentielle pour le commerce mondial. Le golfe d'Aden a malheureusement gagné une notoriété indésirable en raison des activités de piraterie maritime qui se sont développées dans ses eaux, en particulier au large de la côte somalienne.

551. Les causes de la piraterie maritime dans le golfe d'Aden. La piraterie maritime dans le golfe d'Aden et au large de la côte somalienne a été alimentée par une combinaison de facteurs politiques, économiques et sociaux complexes. En effet, la Somalie a connu des décennies d'instabilité politique, de

¹⁴⁷² GUIZOU (F.), FONTRIER (F.), Piraterie somalienne et littorale somalien : rapport ambigu, paradoxe et développement, Revue d'histoire maritime n° 17, 2013, pp. 215-232, préc. p. 227.

¹⁴⁷³ Voir en Annexe n° 22, la carte du golfe d'Aden.

guerre civile et d'absence de gouvernement central efficace. Cette instabilité a créé un environnement propice à la croissance de groupes armés, y compris des pirates. En outre, la surpêche pratiquée par des navires étrangers a appauvri les stocks de poissons locaux, ce qui a eu un impact significatif sur les communautés de pêcheurs locaux. Certains pêcheurs ont donc pris les armes et sont devenus pirates pour protéger leurs eaux et gagner leur vie. Par ailleurs, le golfe d'Aden étant une voie de navigation stratégiquement importante, empruntée par de nombreux navires commerciaux, cette région est une "cible riche" pour les pirates, qui peuvent obtenir des rançons importantes en échange de la libération de navires et d'équipages capturés. La piraterie maritime dans la région est le plus souvent organisée et soutenue par des réseaux criminels qui opèrent à une échelle transnationale. Ces groupes fournissent des ressources, des informations et une logistique qui facilitent la piraterie.

552. La lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden revêt une importance stratégique majeure pour l'UE. Situé à la croisée des routes maritimes reliant l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie, ce golfe est un point névralgique pour le commerce mondial et, par conséquent, pour l'économie européenne. De plus, le maintien de l'ordre public en mer dans cette région a des implications directes sur la stabilité géopolitique et la sûreté des approvisionnements énergétiques de l'UE. Les activités de piraterie maritime, en menaçant la libre circulation des biens et en augmentant les coûts de la navigation par le biais de primes d'assurance élevées et de mesures de sécurité coûteuses, entraînent des répercussions économiques considérables pour l'UE. Elles exacerbent également les défis liés à la migration irrégulière et au trafic d'êtres humains, des questions qui sont déjà au cœur des préoccupations de l'UE, comme évoqué dans le titre précédent. Enfin, la piraterie maritime peut servir de source de financement pour d'autres formes de criminalité organisée et de terrorisme, augmentant ainsi les atteintes à la sûreté maritime contre lesquels l'UE agit. Par conséquent, pour l'UE, la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden ne se limite pas à un enjeu de sûreté maritime, mais constitue un élément central d'une stratégie plus large visant à sécuriser ses intérêts économiques, politiques et sociaux.

553. Face aux défis posés par la piraterie maritime dans le golfe d'Aden, l'UE a mis en œuvre plusieurs réponses opérationnelles pour sécuriser cette voie navigable cruciale. Ces efforts visent à garantir la liberté de navigation, à protéger les intérêts économiques et à maintenir la sécurité régionale. En coopération avec d'autres acteurs internationaux, l'UE cherche ainsi à créer un environnement plus sûr pour le commerce maritime et à contribuer à la stabilité de cette zone géostratégique. Une analyse des réponses opérationnelles de l'UE sera menée, ce qui permettra d'avoir une vue globale sur les actions de l'UE visant à prévenir la piraterie maritime. Nous verrons que ces réponses opérationnelles s'intéressent non seulement aux causes profondes de la piraterie maritime (**Section 1**), mais aussi aux manifestations visibles – aux symptômes – de ce fléau dans cette région (**Section 2**).

**Section 1 : L'action civile de prévention de la piraterie maritime :
l'opération EUCAP Somalia**

**Section 2 : L'action militaire de la prévention de la piraterie maritime :
l'opération ATALANTA**

SECTION 1 : L'ACTION CIVILE DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME : L'OPERATION EUCAP SOMALIA

« La piraterie maritime se développe sur fond de misère et de crise sociale qui rendent les individus disponibles et les nouvelles sources de revenus indispensables. La piraterie maritime offre la possibilité à certaines couches pauvres de la population, malgré de grands risques, de trouver des moyens de subsistance ».

Jenny RAFLIK¹⁴⁷⁴

554. L'opération EUCAP Somalia constitue l'action civile européenne de lutte contre la piraterie maritime. La piraterie maritime en Somalie est un problème complexe qui a des racines profondes dans sa situation géographique¹⁴⁷⁵, dans les problèmes politiques, économiques et sociaux de cet État¹⁴⁷⁶. La Somalie est en effet située entre l'Afrique et l'Asie et au cœur du commerce maritime. Ces côtes sont donc très fréquentées par le passage de navires de commerce. De plus, de nombreux îlots sont présents sur ces côtes et la mer y est peu profonde. Les navires qui traversent les eaux somaliennes sont obligés de réduire leur vitesse, ce qui en fait des proies faciles pour des attaques.

555. Les causes économiques. En ce qui concerne les problèmes économiques, la Somalie a eu de nombreuses périodes de famine dues à la sécheresse. Cette période a accentué la criminalité et le grand banditisme dans cet État. Aussi, l'autre fait marquant est la surexploitation des ressources halieutiques par les navires étrangers au large des côtes somaliennes. Certains pirates maritimes expriment, par ailleurs, une forme de contestation politique envers les puissances étrangères qui exploitent excessivement les ressources

¹⁴⁷⁴ RAFLIK (J.), De la question des liens entre piraterie et terrorisme : cas du Golfe d'Aden, Revue d'histoire maritime n° 17, 2013, pp. 233-247, préc. p. 236.

¹⁴⁷⁵ GUIZOU (F.), FONTRIER (F.), Piraterie somalienne et littorale somalien : rapport ambigu, paradoxe et développement, Revue d'histoire maritime n° 17, 2013, pp. 215-232.

¹⁴⁷⁶ SOREL (J. M.), La Somalie et les Nations Unies. AFDI n° 38(1), 1992, pp. 61-88.

halieutiques de la Somalie¹⁴⁷⁷. Cette manifestation de para-terrorisme rend délicate la distinction entre terrorisme maritime et piraterie maritime¹⁴⁷⁸.

556. Les causes politiques. En ce qui concerne les raisons politiques, depuis son indépendance en 1960, la Somalie n'a pas connu de stabilité durable. Elle a connu un régime dictatorial de 1969 à 1991, puis des mouvements indépendantistes et sécessionnistes en 1991 et en 1998. Elle a aussi connu une grande instabilité due à la montée en puissance de l'Union des tribunaux islamiques. Cette déliquescence est la première cause de l'insécurité qui règne en Somalie, aussi bien sur terre qu'en mer¹⁴⁷⁹. Seul le rétablissement de la paix dans cette zone stratégique peut être gage d'une lutte efficace contre la piraterie maritime, lutte qui s'attaque aux causes profondes de ce fléau.

557. Toutes ces raisons rendent la Somalie incapable d'exercer pleinement des fonctions régaliennes de police et de justice indispensables à la répression de la piraterie maritime¹⁴⁸⁰. C'est la raison pour laquelle l'UE s'efforce de l'aider en mettant en place l'opération civile EU-CAP Somalia (II), le succès de cette opération étant conditionnée par la stabilisation politique de la Somalie (I).

¹⁴⁷⁷ CHEVALIER – GOVERS (C.), La mission EUCAP NESTOR de l'UE et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime in CHEVALIER – GOVERS(C.), SCHNEIDER (C.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. À Pedone, 2015, pp. 75-90, préc. p. 77.

¹⁴⁷⁸ cf. introduction générale, Définition de la notion de sûreté maritime, pp. 24 et s.

¹⁴⁷⁹ CHEVALIER – GOVERS (C.), La mission EUCAP NESTOR de l'UE et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime in CHEVALIER – GOVERS(C.), SCHNEIDER (C.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. À Pedone, 2015, pp. 75-90, préc. p. 76.

¹⁴⁸⁰ COUTANSAIS (C.), Géopolitique des océans – Eldorado maritime, éd. Elipses, Paris, 2012, p. 127.

**I. LA NECESSAIRE STABILISATION POLITIQUE EN SOMALIE, PREALABLE À
L'OPERATION CIVILE EUCAP SOMALIA**

« Tant que les deux tiers du monde mourront de faim et que les guerres serviront les intérêts de certaines grandes puissances, il paraît bien difficile de gérer le problème de la piraterie maritime ».

François VALLON ¹⁴⁸¹

558. La lutte contre la piraterie maritime est conditionnée par la stabilisation politique. Il est important de relever que l'UE n'est pas seule à essayer de rétablir la paix en Somalie. L'ONU est intervenue pendant plusieurs années en Somalie au moyen d'une prise de résolutions¹⁴⁸².

559. Les actions de l'ONU pour la stabilisation politique de la Somalie. Sur la base de deux résolutions, l'ONU a institué deux opérations civiles de rétablissement de la paix dans cet État. Il s'agit des opérations OnuSom I, lancée sur la base de la résolution 751 (1992)¹⁴⁸³, et OnuSom II lancée sur la base de la résolution 814 (1991)¹⁴⁸⁴. Leur but était de faciliter la mise en place d'un gouvernement stable et de soutenir le processus de paix et de réconciliation nationale, et aussi de protéger les civils et de fournir une assistance humanitaire aux personnes touchées par la guerre et la famine. Ces opérations se sont malheureusement soldées par un échec, car la mise en place d'un gouvernement stable et la résolution la crise humanitaire en Somalie n'ont pas pu être atteints.

¹⁴⁸¹ VALLON (Fr.), *La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, éd. Publibook, 2001, p. 67.

¹⁴⁸² Il s'agit des résolutions 733 (1992), 751 (1992), 1356 (2001), 1425 (2002), 1519 (2003), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007), 1801 (2008), 1811 (2008), 1814 (2008), 1831 (2008) et 1844 (2008), toutes adoptées sur la base du chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

Pour plus de détails sur la portée des résolutions de l'ONU et leur valeur juridique, voir notamment LANFRANCHI (M. - P.), *La valeur juridique en France des résolutions du Conseil de sécurité*, AFDI n° 43, 1997, pp. 31-57.

¹⁴⁸³ Résolution 751 (1992) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 24 avr. 1992.

¹⁴⁸⁴ Résolution 814 (1991) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 26 mars 1991.

L'ONU autorisera par la suite les États africains (au sein de l'Union africaine) à mettre en place une mission de maintien de la paix. Cette mission, baptisée AMISOM¹⁴⁸⁵, *African Mission in Somalia*, sera mise en œuvre dès janvier 2007 avec pour but de mettre sur pied un plan national de sécurité et de stabilisation. Elle est aussi chargée de protéger les civils, de faciliter la distribution d'aide humanitaire et de soutenir les efforts visant à lutter contre la piraterie dans la région. Elle a connu des résultats significatifs dans la lutte contre les groupes armés extrémistes tels que Al-Shabaab¹⁴⁸⁶, en reprenant les villes clefs et en augmentant la zone de sécurité. Cependant, la mission a également connu des difficultés en raison de la résistance des groupes armés et de la situation sécuritaire instable dans l'État¹⁴⁸⁷.

560. Malgré ses initiatives onusiennes, la situation politique de la Somalie reste instable, d'où l'intervention de l'UE qui prend la forme d'une contribution au rétablissement de la paix. Cette contribution, basée sur quelques-unes des mesures onusiennes (A), est d'une efficacité tangible (B).

A. UNE CONTRIBUTION À LA STABILISATION POLITIQUE DECOULANT DES
RESOLUTIONS DE L'ONU

561. Une stabilisation politique par l'embargo. La première mesure onusienne dans le prolongement de laquelle l'UE est intervenue pour

¹⁴⁸⁵ L'AMISOM est créée par le Conseil pour la paix et la sécurité de l'Union africaine le 19 janvier 2007, autorisée par la résolution 1744 du Conseil de sécurité des Nations Unies du 21 février 2007. Elle est déployée en Somalie dans une mission de maintien de la paix menée par l'Union africaine. En 2010, elle compte 5 250 soldats dont 2 550 fournis par le Burundi et 2 700 par l'Ouganda.

Pour plus de détails sur cette mission, voir notamment : <http://amisom-au.org/> Consulté en 12 sep. 2022.

¹⁴⁸⁶ Al-Shabaab est un groupe extrémiste islamique basé en Somalie. Il a été formé en 2006 et a rapidement pris le contrôle de grandes parties de la Somalie. Le groupe est affilié à Al-Qaïda et a pour objectif de mettre en place un État islamique en Somalie. Il a mené de nombreux attentats et attaques contre les civils, les forces de sécurité et les forces étrangères présentes dans l'État. Il a également imposé une interprétation rigoriste de la charia dans les zones sous son contrôle. Il n'a pas de soutien populaire unanime en Somalie, cependant il profite de l'instabilité politique et économique pour recruter et s'installer dans certaines régions de l'État. Il a été repoussé de la plupart de ses bastions par les forces de l'AMISOM et les forces somaliennes, mais il continue à mener des attaques terroristes à travers l'État et à la région. Le groupe est également accusé de recruter des enfants soldats et de violer les droits de l'homme.

¹⁴⁸⁷ <http://amisom-au.org/> Consulté en 12 sep. 2022.

rétablir la paix en Somalie est la résolution 733 (1992)¹⁴⁸⁸, adoptée en application du chapitre VII de la Charte des Nations Unies. Selon cette résolution, l'embargo à l'égard de la Somalie est une solution pour rétablir la paix et la stabilité politique dans cet État. Selon cette résolution, tous les États doivent appliquer un embargo général et complet sur toutes les livraisons d'armes et équipements militaires à la Somalie. Cet embargo sera précisé par la résolution 1356 (2001)¹⁴⁸⁹, et renforcé par la résolution 1424 (2002)¹⁴⁹⁰.

562. L'évolution de l'embargo. La seconde mesure onusienne dans le prolongement de laquelle l'UE est intervenue est la résolution 1744 (2007)¹⁴⁹¹, abordée précédemment¹⁴⁹², qui modifie les termes de l'embargo¹⁴⁹³ dans le but de favoriser la mise en place d'institutions stables en Somalie. Elle autorise l'Union africaine à établir une mission en Somalie, en l'occurrence la mission AMISO. Cette mission a plusieurs buts, notamment favoriser le dialogue et la réconciliation en Somalie, assurer la protection des institutions de transition et des infrastructures clefs, sécuriser l'acheminement de l'aide humanitaire.

563. Le rétablissement de l'embargo. La dernière mesure dans le prolongement de laquelle l'UE est intervenue est la résolution 1844 (2008)¹⁴⁹⁴ par laquelle le Conseil de sécurité des Nations Unies souligne le rôle de l'instabilité politique dans la recrudescence de la piraterie maritime au large des côtes somaliennes. Il soulignera dans une autre résolution 1851 (2008)¹⁴⁹⁵ les conséquences des actes de piraterie maritime, notamment sur la sécurité internationale et sur l'acheminement de l'aide alimentaire à la Somalie. C'est la raison pour laquelle il modifiera à nouveau les termes de l'embargo initial, au vu de cette évolution due à la recrudescence de la piraterie maritime. Cette résolution marquera la reconnaissance de l'impact de la piraterie maritime sur la scène politique nationale et internationale.

¹⁴⁸⁸ Résolution 733 (1992) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 23 janv. 1992.

¹⁴⁸⁹ Résolution 1356 (2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

¹⁴⁹⁰ Résolution 1425 (2002) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 22 juil. 2002.

¹⁴⁹¹ Résolution 1477 (2007) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 20 févr. 2007 précité.

¹⁴⁹² cf. Partie 2, Titre 2, Chapitre 1.

¹⁴⁹³ L'embargo ne s'appliquera désormais plus aux livraisons d'arme et à l'assistance technique qui ont pour but de favoriser la mise en place d'une institution stable en Somalie.

¹⁴⁹⁴ Résolution 1844 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 20 nov. 2008.

¹⁴⁹⁵ Résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 16 déc. 2008.

564. Une stabilisation politique grâce à un embargo plus étendu. Le premier texte adopté par l'UE pour pallier l'instabilité politique en Somalie est la position commune 2002/960/PESC¹⁴⁹⁶, prise en application de l'article 15 du TUE¹⁴⁹⁷. Dans ce texte, l'UE reprend les trois résolutions de Conseil de sécurité des Nations Unies sur l'embargo relatives aux armes¹⁴⁹⁸ évoqué précédemment. Cette position commune va même au-delà des trois résolutions de l'ONU, car elle met en place un embargo plus étendu, en interdisant aux États membres de l'UE d'apporter à la Somalie¹⁴⁹⁹ de l'aide financière, des conseils techniques ou des formations liées à l'activité militaire. Conformément à ce texte, les États membres de l'UE avaient l'interdiction de fournir ou vendre des armes à la Somalie. Sur la base de cette position commune, l'accès aux armes et aux équipements permettant de mener les activités criminelles était limité sur le sol somalien, ce qui a contribué à réduire la disponibilité générale des armes à la disposition des pirates somaliens.

Cette position commune a été mise en œuvre par le règlement (CE) n° 147/2003¹⁵⁰⁰, adopté en application des articles 60¹⁵⁰¹ et 301¹⁵⁰² du Traité CE. Il

¹⁴⁹⁶ Position Commune n° 2002/960/PESC du Conseil en date du 10 déc. 2002 concernant les mesures restrictives à l'encontre de la Somalie, JOUE n° L 334 du 11 décembre 2002, p. 1.

¹⁴⁹⁷ Il s'agit de l'actuel article 29 du TUE selon lequel « Le Conseil adopte des décisions qui définissent la position de l'Union sur une question particulière de nature géographique ou thématique. Les États membres veillent à la conformité de leurs politiques nationales avec les positions de l'Union ».

¹⁴⁹⁸ Armes et matériel connexe que sont les munitions, les véhicules militaires.

¹⁴⁹⁹ Toutes personne, entité ou organisme somalien.

¹⁵⁰⁰ Règlement (CE) n° 147/2003 du Conseil en date du 27 janv. 2003 concernant certaines mesures restrictives à l'égard de la Somalie, JOUE n° L 24 du 29 janv. 2003, p. 2.

¹⁵⁰¹ Art. 60 du Traité CE, correspondant à l'actuel article 75 du TFUE selon lequel :

« Lorsque la réalisation des objectifs visés à l'article 67 l'exige, en ce qui concerne la prévention du terrorisme et des activités connexes, ainsi que la lutte contre ces phénomènes, le Parlement européen et le Conseil, statuant par voie de règlements conformément à la procédure législative ordinaire, définissent un cadre de mesures administratives concernant les mouvements de capitaux et les paiements, telles que le gel des fonds, des avoirs financiers ou des bénéfices économiques qui appartiennent à des personnes physiques ou morales, à des groupes ou à des entités non étatiques, sont en leur possession ou sont détenus par eux ».

¹⁵⁰² Art. 301 du Traité CE, correspondant à l'actuel article 215 du TFUE selon lequel :

« Lorsqu'une décision, adoptée conformément au chapitre 2 du titre V du traité sur l'Union européenne, prévoit l'interruption ou la réduction, en tout ou en partie, des relations économiques et financières avec un ou plusieurs États tiers, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, sur proposition conjointe du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité et de la Commission, adopte les mesures nécessaires. Il en informe le Parlement européen ».

réaffirme l'interdiction de financement de toute activité militaire, ainsi que l'interdiction et de toute aide technique relatives aux activités militaires.

Les termes de cet embargo seront modifiés à deux reprises par le Conseil de sécurité des Nations Unies, en 2007 et à la fin de l'année 2008. L'UE adaptera sa législation en conséquence, d'abord par l'adoption de deux textes le même jour, la position commune 2007/391/PESC¹⁵⁰³ et le règlement 631/2007¹⁵⁰⁴, ensuite par l'adoption de la position commune 2009/338/PESC¹⁵⁰⁵. Sur la base de ces textes, l'UE limite la mise en œuvre de l'embargo implicitement aux pirates maritimes¹⁵⁰⁶. Le gouvernement somalien bénéficie donc de livraison d'armes et d'outil nécessaire afin de lutter contre la piraterie maritime.

565. Une stabilisation politique grâce au soutien civil et militaire. L'UE a également mené quelques actions au bénéfice de la stabilité politique de la Somalie en dehors des mesures onusiennes. Il s'agit notamment de l'action de soutien civilo-militaire de l'UE à l'AMIS II, mise en place par l'action commune 2005/557/PESC¹⁵⁰⁷. L'AMIS II est en effet une action de maintien de la paix menée par l'Union africaine en Somalie et dans la région soudanaise du Darfour. Lancée en 2007, son objectif principal est d'aider à stabiliser la situation en Somalie et de soutenir les efforts visant à établir un gouvernement fonctionnel et à renforcer la sécurité dans l'État. Le soutien apporté par l'UE à l'AMIS II consiste en une assistance effective et au renforcement des capacités civiles et

¹⁵⁰³ Position Commune n° 2007/391/PESC du Conseil en date du 7 juin 2007 modifiant la position commune 2002/960/PESC, JOUE n° L 146 du 8 juin 2007, p. 23.

¹⁵⁰⁴ Règlement (CE) n° 631/2007 du Conseil en date du 7 juin 2007 modifiant le Règlement (CE) n° 147/2003 précité, JOUE n° L 146 du 8 juin 2007, p. 1.

¹⁵⁰⁵ Position commune n° 2009/338/PESC du Conseil en date du 16 févr. 2009 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Somalie et abrogeant la position commune 2002/960/PESC précité, JOUE n° L 46 du 17 févr. 2009, p. 73.

¹⁵⁰⁶ Ces deux textes ne mentionnent pas explicitement la piraterie maritime, mais on peut en déduire une limitation implicite de l'embargo aux pirates maritimes. En effet, cet embargo s'applique à tous, sauf aux militaires. Seuls les militaires somaliens ont le droit d'acquérir les armes. Cet embargo s'applique aux non militaire pour éviter que des individus achètent des armes pour commettre des activités illégales telles que la piraterie maritime. C'est la raison pour laquelle, à notre sens, cet embargo concerne implicitement les pirates maritimes.

¹⁵⁰⁷ Action commune n° 2005/557/PESC concernant l'action de soutien civilo-militaire de l'UE aux missions de l'Union africaine dans la région soudanaise du Darfour et en Somalie, JOUE n° L 188 du 20 juil. 2005, p. 46.

Cette action commune sera modifiée par l'action commune n° 2007/245/PESC modifiant l'action commune n° 2005/557/PESC précitée, puis abrogée par l'action commune n° 2007/887/PESC du Conseil en date du 20 déc. 2007 abrogeant l'action commune 2005/557/PESC, JOUE n° L 346 du 29 déc. 2007, p. 28

militaires de cette dernière. Il est toutefois surprenant de constater que ce texte reste imprécis terminologiquement quant à la teneur de cette aide civilo-militaire.

566. Une stabilisation politique grâce à l'aide au développement. En outre, l'UE a instauré une aide au développement des États ACP¹⁵⁰⁸. La Somalie faisant partie des États qui bénéficient de cette aide, a reçu en 2008, en application de la décision n° 2/2008¹⁵⁰⁹, 215,8 millions d'euros¹⁵¹⁰ prélevés sur le 10^{ème} Fonds européen de développement (FED)¹⁵¹¹. Cette aide au développement avait pour principal objectif de permettre au gouvernement somalien de se prémunir stable politiquement il faut toutefois relever que le gouvernement somalien peut employer ces fonds discrétionnairement, et donc potentiellement à d'autres fins.

567. Dans ce premier paragraphe, nous avons exploré l'importance cruciale de la stabilisation politique en Somalie comme préalable essentiel à la mise en œuvre réussie de l'opération civile EUCAP Somalia¹⁵¹². Nous examinerons en détail la manière dont cette opération s'attaque aux causes profondes de la piraterie maritime, contribuant ainsi à renforcer la sûreté maritime et la stabilité dans la région.

¹⁵⁰⁸ Afrique Caraïbe Pacifique.

¹⁵⁰⁹ Décision n° 2/2008 du Conseil des ministres ACP-CE en date du 18 nov. 2008 concernant l'affectation à la Somalie de ressources du 10^{ème} Fonds européen de développement, JOUE n° L 138 du 17 déc. 2008, p. 53.

¹⁵¹⁰ Dont 212 millions consacrés au renforcement institutionnel, gage de la stabilité politique de la Somalie, et 3,8 millions consacrés à l'aide d'urgence.

¹⁵¹¹ Fonds européen de développement.

¹⁵¹² Comme mentionnée plus haut, depuis 2016, l'opération EUCAP Nestor a été rebaptisée EUCAP Somalia (décision PESC 2016/2240).

II. L'OPERATION CIVILE EUCAP SOMALIA FACE AUX CAUSES PROFONDES DE LA PIRATERIE MARITIME

« S'attaquer aux causes profondes de l'instabilité est préférable et coûte moins cher que d'en affronter les conséquences, en ce qui concerne la piraterie somalienne ».

Sir David RICHARD¹⁵¹³

568. L'opération EUCAP Somalia s'attaque aux causes profondes de la piraterie maritime. Contrairement à l'opération militaire ATALANTA¹⁵¹⁴ qui intervient en mer, la mission civile EUCAP Somalia se déroule sur terre, car les solutions au problème de la piraterie maritime se trouvent aussi bien en mer qu'à terre. Mise en œuvre en 2012¹⁵¹⁵, cette mission s'étend sur plusieurs États de la région¹⁵¹⁶ selon l'article 2 de la décision n° 2012/389/PESC¹⁵¹⁷.

569. La mission EUCAP Somalia est une mission clef visant à lutter contre les causes profondes de la piraterie maritime en Somalie (A), mais aussi une clef de voûte de l'approche globale de l'UE dans le golfe d'Aden – La corne de l'Afrique – (B).

¹⁵¹³ Sir David RICHARD, Chef d'état-major des forces armées britanniques, NATO 053 DSCF12F, Assemblée parlementaire de l'OTAN, sous-commission sur l'avenir de la sécurité et des capacités de défense, rapport de Raymond KNOPS sur « Le défi de la piraterie : réponse internationale et rôle de l'OTAN », 23 mars 2012.

¹⁵¹⁴ Qui sera abordée dans la seconde Section de ce Chapitre.

¹⁵¹⁵ Décision du Conseil n° 2012/389/PESC du 16 juillet 2012 relative à la mission européenne visant le renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR) JOUE L 187 du 17 juillet 2012, pp. 40-43.

¹⁵¹⁶ Djibouti, Kenya, Seychelles et Somalie, et la Tanzanie.

¹⁵¹⁷ Art. 2 de la décision du Conseil n° 2012/389/PESC du 16 juillet 2012 relative à la mission européenne visant le renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR) JOUE L 187 du 17 juillet 2012, pp. 40-43.

570. Le renforcement des capacités des États en fait une opération clef face à la piraterie maritime. Les objectifs¹⁵¹⁸, les tâches et les moyens humains et matériels¹⁵¹⁹ de la mission EUCAP Somalia justifient son efficacité. Énoncé à l'article 2 de la décision EUCAP Somalia¹⁵²⁰, l'objectif principal de cette mission est d'aider les États à renforcer leur sûreté maritime non seulement en éradiquant la piraterie maritime au large de leurs côtes, mais aussi en améliorant leur gouvernance maritime. Pour éradiquer la piraterie maritime, plusieurs tâches sont confiées à cette mission¹⁵²¹. Ainsi, elle aide à plusieurs niveaux : au renforcement des capacités militaires, au recensement des besoins en matière d'équipement, au renforcement de la législation en matière de sécurité maritime¹⁵²², au renforcement des capacités de police terrestre côtière et au renforcement du contrôle des ports et des côtes de l'État hôte.

571. Le renforcement de la gouvernance maritime vise à améliorer le système judiciaire et pénal relatif à la mer de l'État hôte. En tant que puissance normative¹⁵²³, par le biais de cette mission civile, l'UE fournit des conseils, des formations et un appui technique dans la rédaction des dispositions législatives relatives à la mer.

Dans le cadre de l'exécution de la mission EUCAP Somalia, des accords relatifs au statut du personnel employé dans le cadre de cette mission sont signés entre l'UE et les États hôtes. Il s'agit des *SOMA, Status of the Mission Agreement*.

¹⁵¹⁸ LAUNEY (J.), L'Union européenne, l'approche globale et la gestion des crises : exemple d'une mission civile EUCAP NESTOR, une nécessaire réforme des instruments mis en œuvre, à paraître in *Maritime Review*.

¹⁵¹⁹ Pour plus de détails sur les moyens matériels et humains, voir notamment CHEVALIER – GOVERS (C.), La mission EUCAP NESTOR de l'UE et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime in CHEVALIER – GOVERS (C.), SCHNEIDER (C.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. Pedonne, 2015, pp. 75-90, préc. p. 80.

¹⁵²⁰ Art. 2 de la décision du Conseil n° 2012/389/PESC du 16 juillet 2012 relative à la mission européenne visant le renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR) JOUE L 187 du 17 juillet 2012, pp. 40-43.

¹⁵²¹ Art. 3 de la décision du Conseil n° 2012/389/PESC du 16 juillet 2012 relative à la mission européenne visant le renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR) JOUE L 187 du 17 juillet 2012, pp. 40-43.

¹⁵²² On notera que cette décision fait une confusion entre la sécurité maritime et la sûreté maritime.

¹⁵²³ LAÏDI (Z.), La norme sans la force, éd. Presses de Science Po, 2008, p. 64.

Ces accords ont la même forme que les *SOFA* signés dans le cadre de l'opération *ATALANTA* qui seront évoqués prochainement¹⁵²⁴.

572. Les atouts de la mission EUCAP Somalia. Cette mission a plusieurs atouts. En effet, elle mobilise des moyens matériels et humains quantitativement et qualitativement importants. Le budget alloué à cette mission de plusieurs millions d'euros¹⁵²⁵ est appelé à croître. L'implication des États membres et non membres de l'UE et leur participation tant physique que financière sont un atout non négligeable pour le succès d'une telle mission. À titre d'exemple, la Norvège a signé un accord avec l'UE pour participer en tant qu'État tiers à la mission¹⁵²⁶.

573. Les inconvénients de la mission EUCAP Somalia. Cette mission a tout de même difficilement été mise en œuvre en raison de la réticence de certains États concernés. En effet, pour que la décision EUCAP Somalia puisse être adoptée, les États cibles du golfe d'Aden devaient impérativement envoyer à l'UE une lettre d'invitation. Si Djibouti et les Seychelles ont tout de suite été favorables à cette mission, le Kenya et la Tanzanie ont quant à eux tardé avant de manifester cette volonté¹⁵²⁷. Cette lenteur du Kenya était due aux difficultés politiques qu'il rencontrait. La lenteur de la Tanzanie était quant à elle due à sa réticence à coopérer avec l'UE.

¹⁵²⁴ cf. Partie 2, Titre 2, Chapitre 1, Section 2.

¹⁵²⁵ L'art. 13 (1) de la décision du Conseil n° 2012/389/PESC du 16 juillet 2012 précitée a été remplacé par une décision du Conseil n° 2013/367/PESC du 9 juillet 2013. En vertu de cette modification, le montant de référence financière destiné à couvrir les dépenses liées à EUCAP NESTOR pour les seize premiers mois suivants la date d'entrée en vigueur de la présente décision est de 22 880 000.

¹⁵²⁶ Décision EUCAP Nestor/1/2013 du Comité politique et de sécurité en date du 11 janv. 2013 concernant l'établissement d'un Comité contributeur pour la mission de l'UE visant que renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP Nestor), 2013/41/PESC, JOUE n° L 20 du 23/10/2013, p. 50.

¹⁵²⁷ CHEVALIER – GOVERS (C.), La mission EUCAP NESTOR de l'UE et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime in CHEVALIER – GOVERS(C.), SCHNEIDER (C.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. Pedonne, 2015, pp. 75-90, préc. p. 80.

B. UNE OPERATION CIVILE CLEF DE VOUTE DE L'APPROCHE GLOBALE DE L'UE
RELATIVE AU GOLFE D'ADEN

574. Une opération clef de voûte de l'approche globale de l'UE relative au golfe d'Aden. Le golfe d'Aden, espace maritime situé entre la Corne de l'Afrique et la péninsule arabique, est une région stratégique pour l'UE, car il se trouve à proximité des routes maritimes clefs qui relient l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Comme évoqué précédemment, la Somalie est un État qui fait face à de nombreux défis en matière de sécurité, notamment en raison de la présence d'insurgés et de groupes terroristes, ainsi que d'une instabilité politique et sociale. De ce fait, la présence de groupes terroristes et l'instabilité politique qui y règne peuvent entraîner des flux importants et difficilement contrôlables de réfugiés et de migrants qui cherchent à fuir la violence et la pauvreté dans cet État. La stabilisation de la Somalie est donc cruciale pour éviter un exode de population qui pourrait causer des problèmes de sécurité et des problèmes économiques pour l'UE et les États voisins. Cette stabilisation est aussi cruciale pour assurer la sécurité des échanges commerciaux et éviter les menaces à la sûreté maritime.

575. La stratégie de l'UE pour la corne de l'Afrique. Pour répondre aux défis de sécurité et de développement auxquels est confrontée la corne de l'Afrique, en particulier en raison de la situation en Érythrée, au Soudan du Sud et surtout en Somalie, l'UE a adopté en 2011 un cadre stratégique pour la corne de l'Afrique¹⁵²⁸ dans laquelle s'inscrit l'opération EUCAP Somalia . Ce cadre vise le renforcement des capacités de sécurité des forces armées dans le but de maintenir la paix et la sécurité dans les États concernés, ce qui est crucial pour la stabilité de la région. Pour ce faire, ce cadre fixe quatre priorités, en l'occurrence la mise en place de structures politiques solides au sein des États concernés, l'éradication des menaces pesant sur leur sécurité, la promotion de la coopération économique et enfin le soutien de la coopération économique au niveau régional.

¹⁵²⁸ Conseil de l'UE, Corne de l'Afrique – Conclusion du Conseil – Un cadre stratégique pour la Corne de l'Afrique, 16858/11, 18 p., Bruxelles, le 14 nov. 2011.

La mise en place de cette stratégie a été réalisée grâce à une approche globale qui inclut des aspects politiques, économiques, sécuritaires et humanitaires. Elle a été déclinée en plusieurs actions concrètes, comme le renforcement des capacités des États de la région en matière de sécurité, la lutte contre le terrorisme et la piraterie maritime, la promotion de la coopération régionale et la mise en place de programmes de développement économique et social.

576. Les opérations menées dans le cadre de la stratégie de l'UE pour la corne de l'Afrique. La mise en place de cette stratégie a également impliqué la création de trois opérations de gestion de crise dans le cadre de la PSDC, car cette dernière est l'un des principaux moyens utilisés par l'UE pour gérer de façon globale une crise¹⁵²⁹. Ces opérations sont en l'occurrence l'opération militaire ATALANTA, la mission civile EUTM Somalia et la Mission civile EUCAP Somalia¹⁵³⁰.

577. La mission civile EUTM Somalia. Lancée en 2010, la mission civile EUTM Somalia (*European Union Training Mission Somalia*) est une mission de l'Union européenne qui a pour but de former et d'entraîner les forces de sécurité somaliennes, ainsi que de fournir des équipements et du matériel afin de renforcer leur capacité à maintenir la sécurité et la stabilité dans ces États.

578. La complémentarité des trois opérations. Malgré leurs objectifs différents, ces trois opérations de gestion de crise sont complémentaires. EUTM Somalia vise à renforcer les capacités de sécurité des forces armées somaliennes pour maintenir la paix et la sécurité intérieures. EUCAP Somalia vise à renforcer les capacités de sécurité maritime pour améliorer la coopération régionale et lutter contre les menaces maritimes telles que la piraterie maritime. Et Atalanta, comme il sera démontré dans la prochaine section, vise à protéger les navires commerciaux et les organisations humanitaires naviguant dans les eaux de la corne de l'Afrique. Ensemble, ces différentes missions contribuent à renforcer la sûreté maritime et la stabilité de la région en luttant contre les groupes

¹⁵²⁹ MABILLE (F.), Politique extérieure de l'UE et prévention des conflits, in LIEGEOIS (M.), BALZACQ (Th), La sécurité internationale après Lisbonne – Nouvelles pratiques dans l'UE, éd. Presses Universitaires de Louvain, 2013, 186 p., préc. p. 31.

¹⁵³⁰ Pour rappel, la mission EUCAP Nestor a été rebaptisée EUCAP Somalia en 2016 (décision PESC 2016/2240).

extrémistes, la piraterie maritime et en renforçant les capacités des États de la région à maintenir la sûreté maritime.

579. L'interaction entre les trois opérations. En plus de ce rapport de complémentarité, ces opérations interagissent. À titre d'exemple, EUTM Somalia et EUCAP Somalia travaillent ensemble pour former les forces de sécurité des États de la région, notamment les forces somaliennes, à lutter contre la piraterie et à protéger les intérêts maritimes dans cette région. Elles travaillent également ensemble pour renforcer les capacités des États de la région à maintenir la sécurité maritime et à lutter contre les groupes extrémistes. Autre exemple, l'opération Atalanta bénéficie d'informations et d'analyses fournies par EUCAP Somalia pour identifier les zones à risque de piraterie maritime afin de planifier efficacement les opérations. Inversement, les informations et les analyses fournies par l'opération Atalanta sont utilisées par EUTM Somalia et EUCAP Somalia. Ces opérations travaillent donc de manière collaborative et complémentaire pour renforcer la sécurité et la stabilité de la région de la Corne de l'Afrique.

580. EUCAP Somalia joue un rôle de clef de voûte au sein de l'approche globale de l'UE dans le golfe d'Aden en tant qu'opération civile axée sur le renforcement des capacités et la promotion de la sécurité maritime. En tant que composante civile, EUCAP Somalia se distingue par sa concentration sur le développement institutionnel et la formation des acteurs civils dans la région. Son engagement se manifeste par la formation des forces de sécurité des États riverains, notamment les forces somaliennes, en vue de lutter contre la piraterie et de protéger les intérêts maritimes. L'opération vise également à renforcer les capacités des États de la région pour maintenir la sécurité maritime et contrer les menaces liées aux groupes extrémistes. En adoptant une approche préventive et axée sur le renforcement des capacités, EUCAP Somalia contribue à créer des conditions propices à la stabilité régionale. Son rôle clef réside dans la coordination avec d'autres opérations, telles qu'EUTM Somalia et Atalanta, afin d'assurer une approche globale et intégrée face aux défis sécuritaires dans le golfe d'Aden. En agissant comme un pilier civil, EUCAP Somalia complète les efforts militaires et

renforce ainsi l'efficacité de l'ensemble de l'approche de l'UE dans cette région stratégique.

581. La coordination et la collaboration entre les différentes opérations visant à prévenir la piraterie maritime dans le golfe d'Aden s'avèrent cruciales pour maximiser l'efficacité des efforts déployés. Nous avons examiné précédemment la contribution essentielle de l'opération civile EUCAP Somalia dans la prévention de la piraterie. Passons désormais à une analyse approfondie de l'opération militaire Atalanta et de son rôle complémentaire dans cette lutte. Alors que EUCAP Somalia se concentre sur des aspects civils et de renforcement des capacités, Atalanta apporte une dimension militaire indispensable à la sécurité maritime. Cette transition permettra d'explorer les stratégies et les interventions spécifiques de l'opération Atalanta, mettant ainsi en lumière la synergie entre ces deux opérations distinctes, mais interconnectées. En comprenant leur coopération étroite, nous pourrions mieux appréhender la complexité des efforts déployés pour garantir la sûreté des voies maritimes dans cette région stratégique.

SECTION 2 : L'ACTION MILITAIRE DE PREVENTION DE LA PIRATERIE MARITIME : L'OPERATION ATALANTA

«Incontestablement, l'opération militaire Atalanta menée par l'Union européenne est un succès. La zone couverte a été très largement sécurisée, la coopération entre États participants s'est révélée efficace et les moyens utilisés ont permis à l'Union européenne de déployer une force d'intervention globale crédible».

Olivier BLIN¹⁵³¹

583. L'opération Atalanta s'attaque aux symptômes de la piraterie maritime. Contrairement à la mission EUCAP Somalia qui s'attaque aux causes profondes de la piraterie maritime, l'opération Atalanta s'attaque aux manifestations visibles de la piraterie maritime. Les manifestations visibles – ou les symptômes – de la piraterie maritime sont essentiellement les signes ou les conséquences concrètes et visibles qui peuvent être observées par la pratique de cette activité criminelle. Il s'agit notamment des dommages physiques causés aux personnes et aux navires, des vols de cargaison, ou encore des perturbations de la navigation et du commerce maritime que ces actes entraînent. Les prises d'otages et les demandes de rançon sont également considérées comme des symptômes de la piraterie maritime.

584. L'opération militaire ATALANTA. La réponse opérationnelle militaire de l'UE face à ces symptômes se concrétise par l'opération militaire Atalanta, lancée en 2008¹⁵³² dans le but de protéger les navires commerciaux et les organisations humanitaires contre les attaques de pirates somaliens. Outre la protection des navires commerciaux et des organisations humanitaires, cette

¹⁵³¹ BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, Fasc. n° 1016, Lexis 360, janv. 2021.

¹⁵³² Action commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, précitée.

opération vise également à empêcher la circulation des armes et des matériels qui pourraient être utilisés par les groupes armés somaliens. Elle contribue également à la formation des forces de sécurité somaliennes, et à l'amélioration de l'infrastructure portuaire. Menées en collaboration avec les Nations Unies et d'autres partenaires internationaux, les forces navales impliquées dans cette opération militaire sont fournies par les États membres de l'UE, ainsi que par des partenaires extérieurs comme la Turquie et la Norvège.

Cette opération a beaucoup évolué au fil des années, cette évolution lui conférant désormais le statut d'opération de surveillance maritime globale visant à maintenir l'ordre public en mer dans plusieurs de ses composantes.

585. Pour analyser plus en détail cette opération, il est nécessaire d'en étudier les bases (I) et d'en questionner l'efficacité (II).

I. UNE OPERATION MILITAIRE DECOULANT DE RESOLUTIONS DE L'ONU

586. Atalanta découle de résolutions onusiennes. Il est important de relever que l'opération Atalanta est menée dans un contexte géopolitique très complexe, car la situation politique en Somalie est instable et se caractérise par des conflits armés, une insécurité permanente et une absence de gouvernement central efficace. C'est la raison pour laquelle cette opération militaire est née d'un très long processus, s'inscrivant dans le prolongement d'un nombre important de résolutions prises par le Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) pour faire face à la situation politique de la Somalie.

587. Les résolutions du CSNU. Adoptées en application du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, toutes ces résolutions s'imposent aux États¹⁵³³. Ces résolutions ont plusieurs objectifs, notamment celui de créer un cadre juridique pour la lutte internationale contre la piraterie maritime, celui de

¹⁵³³ Elles s'imposent aux États, car elles sont prises par le Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU), contrairement aux résolutions adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU) qui sont considérées comme des recommandations.
Art. 11(2) de la charte des Nations Unies.

légitimer les actions des États en établissant des standards applicables aux activités étatiques visant à lutter contre la piraterie maritime, et enfin celui de coordonner ces activités étatiques. Chacune de ces résolutions a été adoptée dans un contexte bien particulier qui représente en quelque sorte l'historique des réponses onusiennes à la piraterie maritime en Somalie, et aussi les prémisses de la réponse opérationnelle de l'UE à cette activité criminelle.

588. En effet, en 2006, le Conseil de sécurité de l'ONU faisait déjà le constat, dans une résolution 1676 (2006)¹⁵³⁴, de la « multiplication des actes de piraterie maritime et de vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes et pour ses répercussions sur la sécurité en Somalie ». De ce fait, par la résolution 1744 (2007)¹⁵³⁵, il fit cesser l'embargo sur la Somalie institué en 1992¹⁵³⁶. Par une autre résolution 1772 (2007)¹⁵³⁷, il encourageait les États dont les bâtiments de guerre transitaient dans cette zone à « exercer leur vigilance s'agissant de tout épisode de piraterie maritime qui y surviendrait et de prendre les mesures voulues pour protéger la marine marchande ».

589. En 2008, plusieurs résolutions faisant suite aux précédents constats ont été adoptées pour lutter contre la piraterie maritime. La première est la résolution 1814 (2008) du 15 mai 2008¹⁵³⁸. Dans cette résolution de vingt points, le Conseil de sécurité des Nations Unies réaffirme son appui à la contribution apportée par certains États à la protection des convois maritimes. De plus, « il demande aux États et aux organisations régionales de coordonner étroitement leurs actions entre eux, mais surtout de prendre des mesures pour protéger les navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la Somalie et aux activités autorisées par l'ONU ».

590. Par la suite, la résolution 1816 (2008) du 2 juin 2008¹⁵³⁹ a été adoptée après la demande d'aide d'urgence adressée par le gouvernement fédéral de transition somalien au Conseil de sécurité des Nations Unies. Cette demande était relative à la sécurisation des eaux intérieures et des eaux internationales au

¹⁵³⁴ Résolution 1676 (2006) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 10 mai 2006.

¹⁵³⁵ Résolution 1744 (2007) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 20 févr. 2007.

¹⁵³⁶ Pour plus de détails, cf. Partie 2, Titre 2, Chapitre 1, Section 1.

¹⁵³⁷ Résolution 1772 (2007) du Conseil de sécurité des Nations Unies 20 août 2007.

¹⁵³⁸ Résolution 1814 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 15 mai 2008.

¹⁵³⁹ Résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 2 juin 2008.

large de la Somalie. La Résolution 1816, prise en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations, invite les États à coopérer avec le gouvernement fédéral de transition somalien à la lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée au large des côtes somaliennes.

591. Sur la base de cette résolution et avec l'accord de la Somalie, les États ont acquis le droit d'entrer dans les eaux territoriales de la Somalie pour combattre la piraterie maritime conformément au droit international¹⁵⁴⁰. Ils ont aussi acquis la capacité d'utiliser dans cette zone tous les moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie maritime, conformément au droit international. Cette résolution reconnaît aux États un droit de poursuite inversé. En effet, le droit de poursuite, encore appelé *hot pursuit*, est le droit de poursuivre un navire ayant commis une infraction dans les eaux territoriales ou la ZEE d'un État jusqu'en haute mer¹⁵⁴¹. Ce droit « permet à l'État côtier de continuer en haute mer, au moyen d'un de ses navires de guerre, la poursuite non interrompue d'un navire étranger dont il considère qu'il est en contravention, dans une zone sous sa souveraineté ou juridiction, à ses lois et règlements applicables à cette zone, conformément au droit international »¹⁵⁴². Le droit de poursuite inversé est quant à lui le droit de poursuivre un navire ayant commis une infraction en haute mer jusque dans les eaux territoriales d'un État¹⁵⁴³. Ce droit de poursuite inversé est d'une importance capitale, car il est très difficile d'agir contre les pirates lorsqu'ils se réfugient dans un espace maritime sous souveraineté¹⁵⁴⁴. Ces deux droits de poursuite font partie des exceptions au principe d'exclusivité de compétence de

¹⁵⁴⁰ La Somalie dresse une liste d'États admis à intervenir sur son sol.

¹⁵⁴¹ L'article 111 de la CMB dispose des règles relatives aux conditions de la poursuite, aux conditions de cessation de la poursuite, à l'obligation de signaler l'intention de poursuite, à la continuité de la poursuite et aux navires autorisés. Pour plus de détails sur le droit de poursuite, voir notamment MARTIN (J. - Ch.), La répression des actes de piraterie maritime : développements récents en matière de poursuite et de détention des pirates somaliens, AFDI n° 56, 2010, pp. 497-527.

¹⁵⁴² VINCENT (Ph.), Droit de la mer, Bruylant, 2020, p. 185.

¹⁵⁴³ Le droit de poursuite inversé n'est pas expressément prévu par la CMB. Pour plus de détails, voir notamment MARTIN (J. - Ch.), La répression des actes de piraterie maritime : développements récents en matière de poursuite et de détention des pirates somaliens, AFDI n° 56, 2010, pp. 497-527.

¹⁵⁴⁴ L'affaire du Ponant illustre bien cette difficulté. Pour plus de détails, voir notamment MAHINGA (J. - G.), L'affaire du Ponant, Revue de droit des Transports, 2008, étude 9.

l'État du pavillon selon lequel, en haute mer, les navires sont soumis à la juridiction exclusive de leur État de pavillon¹⁵⁴⁵.

592. Par la suite, la résolution 1838 (2008) a été adoptée le 7 octobre 2008¹⁵⁴⁶. Cette résolution a été prise à l'initiative de la France. Elle interpelle la société internationale sur la situation en Somalie et dans le golfe d'Aden sur la recrudescence des attaques de piraterie maritime. Aussi, elle incite les États à utiliser tous les moyens nécessaires pour lutter contre la piraterie maritime dès lors que leurs navires ou aéronefs sont en opération dans les secteurs de forte attaque. Bien plus, elle rappelle que toutes leurs actions de lutte contre la piraterie maritime doivent respecter le droit international tel qu'édicte dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Enfin, elle salue la création par l'UE d'une cellule de coordination chargée de soutenir les actions de surveillance et de protection menées par certains États membres de l'UE au large des côtes somaliennes et la planification en cours d'une éventuelle opération navale militaire de l'UE¹⁵⁴⁷.

593. Faisant suite à cela, la résolution 1846 (2008) a été adoptée le 2 décembre 2008¹⁵⁴⁸. Elle précise que les États peuvent agir en déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, pour saisir et détruire les embarcations, navires, armes et autres matériels apparentés qui servent, ou dont on a de bonnes raisons de penser qu'ils serviront à commettre des actes de piraterie maritime. Elle proroge aussi d'une année l'autorisation prévue par la résolution 1816 (2008)¹⁵⁴⁹ en vertu de laquelle les États peuvent entrer dans les eaux territoriales somaliennes.

594. Enfin, la résolution 1851 (2008), adoptée le 16 décembre 2008¹⁵⁵⁰, permet aux États d'agir en Somalie, non plus seulement dans la mer territoriale, mais aussi sur l'espace terrestre et aérien. Toutefois, cette action ne

¹⁵⁴⁵ Art. 92(1) de la CMB : Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.

¹⁵⁴⁶ Résolution 1838 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 7 oct. 2008.

¹⁵⁴⁷ En l'occurrence l'opération Atalanta.

¹⁵⁴⁸ Résolution 1846 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 2 déc. 2008.

¹⁵⁴⁹ Résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 2 juin 2008

¹⁵⁵⁰ Résolution 1851 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 16 déc. 2008.

peut se faire qu'avec l'accord de la Somalie, cette dernière devant dresser une liste d'États admis à intervenir sur son sol.

595. Toutes ces différentes résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, fondant le cadre juridique international de la lutte contre la piraterie maritime, ont surtout donné le ton à la réponse opérationnelle militaire de l'UE dont l'efficacité sera démontrée.

II. UNE OPERATION MILITAIRE EFFICACE FACE AUX SYMPTOMES DE LA PIRATERIE MARITIME

596. La mise en place d'ATALANTA. Il est important de revenir sur le contexte de la mise en place de l'opération militaire Atalanta. En effet, le 19 septembre 2008, le Conseil de l'UE a adopté, par une action commune¹⁵⁵¹, un dispositif de coordination militaire des forces des États membres. Ce dispositif organise la coordination des opérations sur le plan interne¹⁵⁵² et prévoit un cadre précis pour les relations entre l'UE et les États tiers.

Par une nouvelle action commune¹⁵⁵³ en date du 10 novembre de la même année, le Conseil de l'UE va remplacer cette récente action de coordination militaire par une opération militaire baptisée Atalanta. Les modalités de fonctionnement de cette nouvelle opération militaire sont les mêmes que l'action de coordination militaire évoquée précédemment¹⁵⁵⁴.

¹⁵⁵¹ Action commune 2008/749/PESC du Conseil en date du 19 sept. 2008 relative à l'action de coordination militaire de l'UE à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies (EU NAVCO), JOUE n° L du 20 septembre 2008, p. 252.

¹⁵⁵² Contrôle politique et direction stratégique de l'action de coordination militaire assurés par le Comité politique de sécurité (COPS) conformément à l'article 25 du TUE

Le comité militaire de l'UE (CMUE), sous la responsabilité du chef de la cellule de coordination, est non seulement garant de la bonne exécution de l'action de coordination militaire de l'UE, mais aussi, il assure la direction militaire des opérations conformément à l'article 7 de l'action commune l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies (EU NAVCO), JOUE n° L du 20 septembre 2008, p. 252.

¹⁵⁵³ Action commune 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'UE en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 301 du 12 nov. 2008, p. 33.

¹⁵⁵⁴ Contrôle politique et direction stratégique de l'opération militaire assurés par le Comité politique de sécurité (COPS) conformément à l'article 25 du TUE.

Cette action commune qui régit l'opération militaire Atalanta a été adoptée conformément à l'article 100 de la CMB relatif à la piraterie maritime¹⁵⁵⁵ et aux anciens articles 14, 25 et 28(3) du TUE, qui correspondent désormais respectivement aux articles 28¹⁵⁵⁶, 38¹⁵⁵⁷ et 41¹⁵⁵⁸ du TUE. L'opération militaire Atalanta a beaucoup évolué depuis sa création. Elle a d'ailleurs été modifiée en 2012 par une décision de Conseil¹⁵⁵⁹, adoptée en application des articles 42¹⁵⁶⁰ et 43¹⁵⁶¹ du TUE. Elle a ensuite été modifiée récemment, en 2022, par la décision

Le comité militaire de l'UE (CMUE), sous la responsabilité du chef de la cellule de coordination, est non seulement garant de la bonne exécution de l'opération militaire Atalanta, mais aussi, il en assure la direction.

¹⁵⁵⁵ Art. 100 de la CMB.

¹⁵⁵⁶ Art. 28 du TUE : Lorsqu'une situation internationale exige une action opérationnelle de l'Union, le Conseil adopte les décisions nécessaires. Elles fixent leurs objectifs, leur portée, les moyens à mettre à la disposition de l'Union, les conditions relatives à leur mise en œuvre et, si nécessaire, leur durée.

¹⁵⁵⁷ Art. 38 du TUE : Lorsqu'une situation internationale exige une action opérationnelle de l'Union, le Conseil adopte les décisions nécessaires. Elles fixent leurs objectifs, leur portée, les moyens à mettre à la disposition de l'Union, les conditions relatives à leur mise en œuvre et, si nécessaire, leur durée. Dans le cadre du présent chapitre, le comité politique et de sécurité exerce, sous la responsabilité du Conseil et du haut représentant, le contrôle politique et la direction stratégique des opérations de gestion de crise visées à l'article 43. Le Conseil peut autoriser le comité, aux fins d'une opération de gestion de crise et pour la durée de celle-ci, telles que déterminées par le Conseil, à prendre les décisions appropriées concernant le contrôle politique et la direction stratégique de l'opération

¹⁵⁵⁸ Art. 41 du TUE : Les dépenses administratives entraînées pour les institutions par la mise en œuvre du présent chapitre sont à la charge du budget de l'Union. Les dépenses opérationnelles entraînées par la mise en œuvre du présent chapitre sont également à la charge du budget de l'Union, à l'exception des dépenses afférentes à des opérations ayant des implications militaires ou dans le domaine de la défense et des cas où le Conseil en décide autrement à l'unanimité. Quand une dépense n'est pas mise à la charge du budget de l'Union, elle est à la charge des États membres selon la clef du produit national brut, à moins que le Conseil, statuant à l'unanimité, n'en décide autrement. Pour ce qui est des dépenses afférentes à des opérations ayant des implications militaires ou dans le domaine de la défense, les États membres dont les représentants au Conseil ont fait une déclaration formelle au titre de l'article 31, paragraphe 1, deuxième alinéa, ne sont pas tenus de contribuer à leur financement.

¹⁵⁵⁹ Décision 2012/174/CFSP adoptée par le Conseil le 23 mars 2012, JOUE n° L 89 du 27 mars 2012, p. 69.

¹⁵⁶⁰ Art. 42 du TUE : La politique de sécurité et de défense commune fait partie intégrante de la politique étrangère et de sécurité commune. Elle assure à l'Union une capacité opérationnelle s'appuyant sur des moyens civils et militaires. L'Union peut y avoir recours dans des missions en dehors de l'Union afin d'assurer le maintien de la paix, la prévention des conflits et le renforcement de la sécurité internationale conformément aux principes de la charte des Nations unies. L'exécution de ces tâches repose sur les capacités fournies par les États membres.

¹⁵⁶¹ Art. 43 du TUE : Les missions visées à l'article 42, paragraphe 1, dans lesquelles l'Union peut avoir recours à des moyens civils et militaires, incluent les actions conjointes en matière de désarmement, les missions humanitaires et d'évacuation, les missions de conseil et d'assistance en matière militaire, les missions de prévention des conflits et de maintien de la paix, les missions de forces de combat pour la gestion des crises, y compris les missions de rétablissement de la paix et les opérations de stabilisation à la fin des conflits. Toutes ces missions peuvent contribuer à la lutte contre le terrorisme, y compris par le soutien apporté à des États tiers pour combattre le terrorisme sur leur territoire.

(PESC) 2022/2441¹⁵⁶², et en 2024 par la décision (PESC) 2024/1059 du 4 avril 2024¹⁵⁶³.

597. Malgré ces différentes évolutions, son efficacité est incontestable et repose d'une part sur sa bonne gestion dans la réalisation de ses objectifs **(A)**, mais aussi et surtout sur la conclusion de plusieurs accords internationaux entre l'UE et des États tiers **(B)**.

A. UNE EFFICACITE DECOULANT DE PLUSIEURS MOYENS

598. Une opération dont l'efficacité découle de plusieurs moyens. L'opération militaire Atalanta est menée avec les capacités matérielles des États membres¹⁵⁶⁴. L'UE définit le mandat cette opération, fixe ses modalités de financement et prévoit sa chaîne de commandement. Le premier levier de succès de cette opération militaire est sa très solide gestion organisationnelle. Sa cellule de coordination est établie à Bruxelles et son contrôle politique et sa direction stratégique sont assurés par le Comité politique de sécurité (COPS), conformément à l'article 25 du TUE¹⁵⁶⁵. Son exécution est assurée par le Comité militaire de l'UE qui assure la direction militaire des opérations¹⁵⁶⁶.

599. Les objectifs de Atalanta. Les objectifs de cette opération militaire sont de plusieurs ordres. Le premier est de dissuader, de prévenir et de

¹⁵⁶² Décision (PESC) 2022/2441 du Conseil du 12 décembre 2022 modifiant l'action commune 2008/851/PESC concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 319 du 13 déc. 2022, p. 80–82.

¹⁵⁶³ Décision (PESC) 2024/1059 du 4 avril 2024 modifiant l'action commune 2008/851/PESC concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la sûreté militaire dans l'ouest de l'océan Indien et en mer Rouge (EUNAVFOR ATALANTA), JOUE N° L 2024 / 1059 du 5 avril 2024.

¹⁵⁶⁴ Conformément à l'article 42 du TUE, les États membres mettent principalement des bâtiments de guerre à la disposition de la force Atalanta.

¹⁵⁶⁵ Art. 25 du TUE : L'Union conduit la politique étrangère et de sécurité commune : en définissant les orientations générales ; en adoptant des décisions qui définissent : les actions à mener par l'Union ; les positions à prendre par l'Union ; les modalités de la mise en œuvre des décisions visées aux points i) et ii) ; et en renforçant la coopération systématique entre les États membres pour la conduite de leur politique.

¹⁵⁶⁶ Le premier commandement global de l'opération militaire Atalanta était à l'origine confié à un vice – amiral britannique, Philip JONES, qui a son quartier général à Northwood. D'avril 2021 à novembre 2023, le commandement global était assuré par le Vice – amiral José NUNEZ TORRENTE <https://eunavfor.eu/chain-of-command>

réprimer les actes de piraterie maritime. Il doit permettre d'assurer la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie. Cette protection se traduit notamment par la présence à bord de ces navires du personnel armé de l'opération militaire Atalanta lors de la traversée de zones à risque.

600. L'autre objectif de l'opération militaire Atalanta est d'assurer la protection de tous les navires vulnérables se trouvant dans les zones à risque, en l'occurrence les navires marchands, de pêche, de plaisance. Elle assure la surveillance de toutes les zones à risque pour les activités maritimes. Dans le cadre de cette opération, le personnel prend toutes mesures nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de réprimer les actes de piraterie maritime et de vols à main armée au large des côtes somaliennes. Ce personnel est donc amené à saisir des navires de pirates ou tout autre bien impliqués dans des actes de piraterie maritime. Il appréhende, retienne et transfère les pirates ou les personnes suspectées d'avoir commis des actes de piraterie maritime ou de vol à main armée. Ils procèdent aussi à la saisie des biens impliqués dans des actes de piraterie maritime.

601. Les actes du personnel d'Atalanta et la question de la responsabilité. Les différents actes¹⁵⁶⁷ réalisés par le personnel de l'opération militaire Atalanta sont effectués dans le cadre de la mission mandatée par l'Union européenne (UE), visant à lutter contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique et à assurer la sécurité des routes maritimes internationales. Conformément au mandat de l'opération, ces actes sont placés sous le contrôle politique et la direction stratégique du Comité politique et de sécurité (CPS) de l'UE, qui exerce cette fonction sous la responsabilité du Conseil de l'UE et du Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. Dès lors, **la responsabilité juridique des actes accomplis dans le cadre de l'opération Atalanta incombe à l'UE**, même si l'exécution des opérations se fait en grande

¹⁵⁶⁷ Appréhension, rétention, transfert de personne et saisi de bien impliqué dans des actes de piraterie maritime.

Pour plus de détail sur les aspects juridiques de ces actes, voir AIZIER (G.), Aspects juridiques des opérations de lutte contre la piraterie conduite par l'Union européenne, in CHEVALLIER-GOVERS (C.), SCHNEIDER (C.) (Dir.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. A. Pedone, 2015 p. 59.

partie à travers les capacités militaires des États membres¹⁵⁶⁸. En effet, bien que les États membres fournissent les ressources militaires nécessaires (forces navales, aériennes, etc.), l'UE conserve un rôle essentiel dans la planification, la coordination et la direction stratégique de l'opération. Cette répartition des tâches entre l'UE et les États membres soulève des questions complexes de **responsabilité internationale**, en particulier au regard du droit international de la responsabilité des organisations internationales.

Responsabilité de l'UE pour les actes d'Atalanta. L'UE, en tant qu'organisation internationale, peut être tenue responsable des actes accomplis dans le cadre de l'opération Atalanta, conformément à son rôle de commandement et de coordination stratégique. En vertu des principes établis par la Commission du droit international (CDI) dans ses Articles sur la responsabilité des organisations internationales, l'UE porte la responsabilité des actes de ses organes et agences lorsqu'ils agissent sous son contrôle. En l'occurrence, l'UE exerce un contrôle effectif sur les décisions politiques et les lignes directrices stratégiques de l'opération, ce qui rend l'UE responsable de la conduite de l'opération au regard du droit international. **Le contrôle politique et stratégique** exercé par le CPS de l'UE constitue l'élément central qui permet d'attribuer la responsabilité des actes à l'UE, même si ces actes sont exécutés concrètement par les États membres. Cela est cohérent avec l'approche juridique qui prévoit que lorsqu'une organisation internationale (telle que l'UE) exerce un contrôle sur l'action d'un acteur qui agit en son nom (ici, les États membres fournissant les capacités militaires), la responsabilité peut être attribuée à l'organisation internationale, comme c'est le cas pour Atalanta.

¹⁵⁶⁸ Conformément à l'article 42 (3) du TUE : Les États membres mettent à la disposition de l'Union, pour la mise en œuvre de la politique de sécurité et de défense commune, des capacités civiles et militaires pour contribuer aux objectifs définis par le Conseil. Les États membres qui constituent entre eux des forces multinationales peuvent aussi les mettre à la disposition de la politique de sécurité et de défense commune. Les États membres s'engagent à améliorer progressivement leurs capacités militaires. L'Agence dans le domaine du développement des capacités de défense, de la recherche, des acquisitions et de l'armement (ci-après dénommée «Agence européenne de défense») identifie les besoins opérationnels, promeut des mesures pour les satisfaire, contribue à identifier et, le cas échéant, mettre en œuvre toute mesure utile pour renforcer la base industrielle et technologique du secteur de la défense, participe à la définition d'une politique européenne des capacités et de l'armement, et assiste le Conseil dans l'évaluation de l'amélioration des capacités militaires.

Responsabilité des États membres et l'exécution des actes. Cependant, bien que l'UE soit responsable de la planification stratégique et de la direction politique de l'opération, les États membres restent responsables des actes effectués par leurs propres militaires ou autorités nationales lorsqu'ils participent à l'opération. L'Article 7 des Articles sur la responsabilité des organisations internationales prévoit que les actes d'un État peuvent être imputés à une organisation internationale si cette organisation exerce un contrôle effectif sur ces actes. Toutefois, dans le cas d'Atalanta, même si l'UE exerce un contrôle stratégique, les États membres restent responsables des actes réalisés par leurs propres forces militaires, conformément aux principes de droit international régissant la responsabilité des États. Dans le cadre de cette coopération, la **responsabilité partagée** pourrait se produire si l'UE et les États membres ont agi de manière conjointe, notamment si les actes de piraterie sont réprimés par les actions militaires exécutées sous le commandement des États membres, mais dirigées par l'UE. Par exemple, si des violations des droits humains ou des actes illicites sont commis dans le cadre de l'opération, la responsabilité pourrait être partagée entre l'UE, qui assure le contrôle stratégique, et l'État membre qui exécute les actions sur le terrain.

Responsabilité partagée ou conjointe. Comme dans le cas de Frontex, une responsabilité conjointe entre l'UE et les États membres peut être envisagée. Cela se produirait dans le cas où, par exemple, une action militaire menée dans le cadre de l'opération Atalanta entraîne une violation des droits de l'homme. Si cette violation résulte d'une décision politique prise par l'UE (par le CPS) et mise en œuvre par les États membres, la responsabilité pourrait être partagée entre l'UE et l'État membre concerné. L'UE pourrait être responsable en raison de son rôle de coordination et de direction, tandis que l'État membre pourrait être tenu responsable des actes réels commis par ses forces armées sous son contrôle.

Bien que les États membres d'Atalanta fournissent les ressources militaires nécessaires à l'exécution de l'opération, **l'UE reste responsable des actes accomplis dans le cadre de cette mission.** Cette responsabilité découle du contrôle stratégique exercé par l'UE, en particulier par le Comité politique et de sécurité, ce qui permet de lui attribuer la responsabilité des actions réalisées sous

sa direction. Cependant, dans le cadre de la coopération avec les États membres, la responsabilité peut être partagée ou conjointe, notamment lorsqu'une action spécifique est le fait de l'un ou de l'autre acteur dans le respect des règles du droit international.

602. Dans le cadre de l'opération Atalanta, l'efficacité de la mission ne repose pas uniquement sur le contrôle stratégique exercé par l'UE et la contribution des États membres, mais également sur la conclusion de divers accords internationaux avec des États tiers. Ces accords, négociés et conclus par l'UE, viennent renforcer la légitimité et l'efficacité de l'opération en étendant sa portée et en garantissant une coopération optimale avec des acteurs extérieurs à l'UE.

B. UNE EFFICACITE REPOSANT SUR LA CONCLUSION DE PLUSIEURS TYPES D'ACCORDS

603. Une opération dont l'efficacité découle de la conclusion d'accords. L'opération Atalanta, au-delà de son organisation interne, s'appuie sur un réseau complexe d'accords internationaux qui lui permettent de maximiser son impact en mer et d'assurer une coopération renforcée avec les États tiers concernés, qu'il s'agisse de partenaires régionaux ou d'organisations internationales. Ces accords contribuent ainsi à renforcer l'efficacité opérationnelle de l'UE, tout en élargissant son influence sur les enjeux globaux de sécurité maritime.

Les accords internationaux¹⁵⁶⁹ dont il s'agit ici sont conclus non pas entre les États membres de l'UE et les États tiers, mais entre l'UE et ces derniers en vue de la mise en œuvre de l'opération militaire Atalanta. Ces accords internationaux sont conclus sur la base de la compétence externe de l'UE, en application de

¹⁵⁶⁹ Sur la compétence de l'UE pour conclure des accords internationaux, voir notamment : NEFRAMI (E.), La compétence de l'UE pour conclure des accords internationaux, *Revue du droit public* n° 6, nov. 2016, p. 1639 et s.

l'article 216(1) du TFUE¹⁵⁷⁰, 37 du TUE¹⁵⁷¹ et selon la procédure fixée à l'article 218 du TFUE¹⁵⁷². Ces accords sont principalement relatifs à l'autorisation accordée aux agents de l'opération militaire de pénétrer sur le territoire des États tiers (1), au statut du personnel employé dans le cadre de l'opération militaire Atalanta (2), à la participation des États tiers à cette opération militaire (3) et au transfert des personnes suspectées d'avoir commis des actes de piraterie maritime (4).

1. Les accords autorisant l'entrée sur le territoire des États tiers

604. Les accords autorisant l'entrée sur le territoire des États tiers. Il s'agit d'accords autorisant le personnel de l'opération militaire à pénétrer sur le territoire des États tiers dans le cadre de l'opération Atalanta. Ces accords sont régis par la Résolution 1816 (2008)¹⁵⁷³. En effet, selon cette Résolution, pour que les États soient autorisés par le Conseil de sécurité des Nations Unies à entrer dans les eaux territoriales somaliennes et à y réprimer des actes de piraterie maritime, ils doivent coopérer avec la Somalie¹⁵⁷⁴. Cette coopération avec la Somalie conditionne donc l'autorisation du Conseil de sécurité des Nations Unies. Mais cette Résolution ne s'appliquait qu'aux États. Il a fallu attendre la Résolution 1846 (2008)¹⁵⁷⁵ pour que cette autorisation soit étendue aux organisations régionales telles que l'UE.

¹⁵⁷⁰ Art. 216 (1) du TFUE : L'Union peut conclure un accord avec un ou plusieurs États tiers ou organisations internationales lorsque les traités le prévoient ou lorsque la conclusion d'un accord, soit est nécessaire pour réaliser, dans le cadre des politiques de l'Union, l'un des objectifs visés par les traités, soit est prévue dans un acte juridique contraignant de l'Union, soit encore est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée.

¹⁵⁷¹ Art. 37 du TUE : « L'Union peut conclure des accords avec un ou plusieurs États ou organisations internationales dans les domaines relevant du présent chapitre ».

¹⁵⁷² Art. 218 du TFUE. Cet article traduit la volonté de préserver en matière externe les équilibres institutionnels établis pour l'édiction d'actes internes. RAPOPORT (C.), La procédure de conclusion des accords externes de l'UE ; quelle unité après Lisbonne ? in GOVAERE (I.), The European Union in the world, Essays in honour of Marc MARESCAU, éd. Martinus NIJHOFF Publisher, Leiden, 2014, p. 149-169, p. 152 et s.

¹⁵⁷³ Résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies du 2 juin 2008.

¹⁵⁷⁴ En application des articles 2 et 17 de la CMB relatifs à la souveraineté de l'État côtier et aux limites du droit de passage inoffensif.

¹⁵⁷⁵ Résolution 1846 (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 8 déc. 2008.

605. En pratique, les États et les organisations régionales font une offre de coopération à la Somalie. Cette dernière a l'obligation de notifier au Secrétaire général des Nations Unies (SGNU) toutes les offres de coopération qu'elle a reçues¹⁵⁷⁶. C'est dans ce cadre que l'UE¹⁵⁷⁷ a fait une offre de coopération à la Somalie le 30 octobre 2008¹⁵⁷⁸. Cette offre a été notifiée au Secrétariat général des Nations Unies le 14 novembre 2008¹⁵⁷⁹.

606. D'autres États sont entrés dans un processus de coopération avec l'UE, mais en utilisant un autre procédé. En effet, les Seychelles ont autorisé l'UE à patrouiller et à utiliser tous moyens nécessaires pour empêcher et réprimer, dans les eaux territoriales seychelloises, les actes de piraterie maritime commis au-delà. Cette autorisation s'est faite par le biais d'une lettre d'invitation en août 2009. Le Kenya et Djibouti ont quant à eux procédé de la même façon en décembre 2008. Mais les autorisations accordées par ces deux États ne sont relatives qu'à la poursuite de navires et de personnes dans leurs eaux territoriales respectives.

607. C'est sur la base de ces accords que les agents de l'opération Atalanta peuvent intervenir dans le territoire de ces États pour lutter contre la piraterie maritime.

2. Les accords relatifs au statut du personnel employé dans le cadre de l'opération militaire Atalanta

608. Les accords relatifs au statut du personnel employé dans le cadre de l'opération militaire Atalanta. Ces accords sont appelés les *SOFA*, *Statut of Force Agreement*. Ils sont conclus entre l'UE et les États tiers sur le territoire duquel l'opération militaire Atalanta est déployée, selon les termes d'un

¹⁵⁷⁶ CHABOUREAU (E.), Les accords conclus par l'UE avec les États tiers en matière de lutte contre la piraterie maritime, in CHEVALIER-GOVERS (C.), SCHNEIDER (C.) *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, éd. A. Pedone, Paris, 2015, pp. 149-160, p. 151.

¹⁵⁷⁷ Par son haut représentant, Secrétaire général.

¹⁵⁷⁸ EGGER (C.), L'approche globale à l'européenne. L'impact des rivalités intersectorielles sur la gestion de crise européenne en Somalie, *Politique européenne*, 2016/1 (N° 51), p. 60-85, [en ligne] consulté en janvier 2023 <https://www.cairn.info/revue-politique-europeenne-2016-1-page-60.htm>

¹⁵⁷⁹ EGGER (C.), L'approche globale à l'européenne. L'impact des rivalités intersectorielles sur la gestion de crise européenne en Somalie, *Politique européenne*, 2016/1 (N° 51), p. 60-85, [en ligne] consulté en janvier 2023 <https://www.cairn.info/revue-politique-europeenne-2016-1-page-60.htm>

mandat décidé par le Conseil de l'UE. Ces accords ont pour objectif de fixer le statut juridique du personnel¹⁵⁸⁰ qui œuvre au déploiement de l'opération militaire Atalanta.

609. L'UE a négocié et conclu plusieurs accords de ce type avec les États riverains des zones à risque que sont notamment les Seychelles¹⁵⁸¹, la Somalie¹⁵⁸² et Djibouti¹⁵⁸³. Ces accords, conclus sur la base de l'article 24 du TUE¹⁵⁸⁴ et de l'article 11 de l'action commune 2008/851/PESC¹⁵⁸⁵ évoquée plus haut, contiennent des clauses expresses d'immunité au profit du personnel déployé dans le cadre de l'opération Atalanta. Ces clauses sont justifiées par le fait que le personnel est susceptible non seulement d'être déployé sur le territoire terrestre de l'État côtier, mais aussi de pratiquer aussi bien sur le territoire terrestre que maritime des activités non conformes aux droits de l'État côtier¹⁵⁸⁶.

610. Sur la base de ces accords, le personnel déployé dans le cadre de l'opération militaire bénéficie de plusieurs privilèges et d'une immunité de juridiction. Sur le sol de ces États, les membres du personnel Atalanta ne peuvent ni être arrêtés ni être détenus. Leurs biens et documents sont inviolables et ils bénéficient d'exemptions en matière fiscale. La conclusion de tels accords peut prendre du temps. C'est la raison pour laquelle l'UE sollicite en général de l'État hôte l'émission d'une déclaration unilatérale¹⁵⁸⁷ accordant au personnel les privilèges qui découlent du SOFA, pour en négocier ultérieurement la conclusion¹⁵⁸⁸.

¹⁵⁸⁰ Dès leur arrivée, pendant leur séjour et au moment de leur départ.

¹⁵⁸¹ Décision n° 2009/916/PESC du Conseil en date du 23 oct. 2009, JOUE n° L 323 du 10 déc. 2009, p. 12.

¹⁵⁸² Décision 2009/29/PESC du Conseil du 22 déc. 2008 concernant la conclusion de l'accord entre l'UE et la Somalie relatif au statut de la force navale placée sous la direction de l'UE en République de Somalie, dans le cadre de l'opération militaire de l'UE Atalanta, JOUE n° L 10 du 15 janvier 2009, p. 27 (Texte de l'accord joint à la décision).

¹⁵⁸³ Décision n° 2009/88/PESC du Conseil en date du 22 déc. 2008, JOUE n° L 33 du 3 fév. 2009, p. 41.

¹⁵⁸⁴ Par le président selon l'art. 24 du TUE avant l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne. Avec l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, c'est désormais le Haut représentant.

¹⁵⁸⁵ Action commune n° 2008/851/PESC du Conseil en date du 10 nov. 2008, JOUE n° L 301 du 10 nov. 2008, p. 33 précitée.

¹⁵⁸⁶ Il s'agit notamment de la détention de présumés pirates.

¹⁵⁸⁷ Car il s'agit d'un acte juridiquement contraignant.

¹⁵⁸⁸ ¹⁵⁸⁸ CHEVALIER – GOVERS (C.), La mission EUCAP NESTOR de l'UE et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime in CHEVALIER – GOVERS(C.), SCHNEIDER (C.), L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. À Pedone, 2015, pp. 75-90, préc. p. 80.

611. Ces accords ont été étendus pour couvrir la mission EUCAP Somalia abordée précédemment¹⁵⁸⁹.

3. Les accords de participation des États tiers à l'opération militaire Atalanta

612. Les accords de participation des États tiers à l'opération militaire Atalanta. Les accords de participation des États tiers à l'opération militaire Atalanta sont régis par les dispositions de l'article 218 du TFUE¹⁵⁹⁰ et de l'article 10 (1) de l'action commune du 10 novembre 2008¹⁵⁹¹. En effet, les États tiers peuvent être invités à participer et donc à proposer une contribution à l'opération militaire Atalanta. C'est au COPS¹⁵⁹², dont le rôle est d'assurer le contrôle politique et la direction stratégique de l'opération, que revient le soin non seulement d'établir une liste¹⁵⁹³ des propositions de contribution, mais aussi d'accepter les offres de contribution en fonction des besoins exprimés par le commandant de l'opération.

613. Ces accords présentent la particularité d'être soit des accords ad hoc, soit des accords-cadres. Les accords ad hoc de participation à une opération de gestion de crise sont conclus uniquement dans le cadre d'une seule opération et ne sont valables que dans le cadre de cette seule opération. Les accords-cadres de participation à une opération de gestion de crise quant à eux, conclus en dehors de toute opération, sont activés à l'occasion d'une opération. Ces accords-cadres peuvent donc être activés pour plusieurs opérations de gestion de crise.

¹⁵⁸⁹ Voir Partie 2, Titre 2, Chapitre 1, Section 1, pp. 334 et s.

¹⁵⁹⁰ Art. 218 du TFUE : Sans préjudice des dispositions particulières de l'article 207, les accords entre l'Union et des États tiers ou organisations internationales sont négociés et conclus selon la procédure ci-après.

¹⁵⁹¹ Selon l'art. 10 (1) de l'action commune n° 2008/851/PESC du Conseil en date du 10 nov. 2008, JOUE n° L 301 du 10 nov. 2008, p. 33 précité, les États tiers peuvent être invités à participer à l'opération Atalanta.

¹⁵⁹² Il est institué par l'article 38 du TUE :

Sans préjudice de l'article 240 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, un comité politique et de sécurité suit la situation internationale dans les domaines relevant de la politique étrangère et de sécurité commune et contribue à la définition des politiques en émettant des avis à l'intention du Conseil, à la demande de celui-ci, du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, ou de sa propre initiative. Il surveille également la mise en œuvre des politiques convenues, sans préjudice des attributions du haut représentant.

¹⁵⁹³ Le COPS l'établit en tenant en compte les recommandations du commandant d'opération et l'avis du Comité militaire de l'UE.

614. Il existe un accord ad-hoc de participation entre la Croatie¹⁵⁹⁴ et l'UE¹⁵⁹⁵ et entre le Monténégro et l'UE¹⁵⁹⁶. L'UE a aussi signé en 2005 avec la Norvège¹⁵⁹⁷ et l'Ukraine¹⁵⁹⁸ des accords-cadres de participation à des opérations de gestion de crise. Ces accords ont été activés lors de la mise en place de l'opération militaire Atalanta. Les informations concrètes sur l'objet et les moyens de la participation de ces États ne sont hélas pas rendues publiques.

4. Les accords de transfert dans le cadre de l'opération militaire Atalanta

615. Les accords de transfert dans le cadre de l'opération militaire Atalanta. Selon l'article 12 de l'action commune 2008/851/PESC¹⁵⁹⁹, des poursuites judiciaires peuvent être entreprises par les États compétents, dans le cadre de l'opération militaire Atalanta, à l'égard des suspects¹⁶⁰⁰. Ces poursuites judiciaires constituent le volet judiciaire du combat de l'UE contre la piraterie maritime¹⁶⁰¹. Selon l'article 2 e)¹⁶⁰² du même texte, pour pouvoir exercer ces poursuites judiciaires, les suspects peuvent être appréhendés et retenus dans le cadre de l'opération militaire Atalanta. Bien plus, les navires et tous les biens

¹⁵⁹⁴ Elle n'était pas encore membre de l'UE.

¹⁵⁹⁵ JOUE n° L 202/83 du 4 août 2009.

¹⁵⁹⁶ JOUE n° L 88/3 du 8 avr. 2008.

¹⁵⁹⁷ Décision 2005/191/PESC du Conseil en date du 18 oct. 2004, JOUE n° L 67 du 14 mars 2005, p. 1.

¹⁵⁹⁸ Décision 2005/549/PESC du Conseil en date du 13 juin 2004, JOUE n° L 182 du 13 juil. 2005, p. 28.

¹⁵⁹⁹ Art. 12 de l'action commune 2008/851/PESC en date du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 301 du 12 nov. 2008, p. 33.

¹⁶⁰⁰ Au sens des articles 101 et 103 de la CMB, personnes suspectées de commettre, commettant ou ayant commis des actes de piraterie ou de vol à main armée.

¹⁶⁰¹ BOSSE-PLATIERE (I.), Le volet judiciaire de la lutte contre la piraterie maritime en Somalie : des accords de transfert conclus par l'UE avec les États tiers, in CATTOIR-JONVILLE (V.), SAISON (J.), Les différentes facettes du concept juridique de sécurité, Mélanges en l'honneur du Professeur Pierre-André LECOQ, éd. Imprimerie Centrale du nord, 2011, pp. 99-112.

¹⁶⁰² Art. 2 e) de l'action commune 2008/851/PESC en date du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 301 du 12 nov. 2008, p. 33 :

« En vue de l'exercice éventuel de poursuites judiciaires par les États compétents dans les conditions prévues à l'article 12, peut appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les zones où elle est présente et saisir les navires des pirates ou des voleurs à main armée ou les navires capturés à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée et qui sont aux mains de pirates ainsi que les biens se trouvant à leur bord ».

impliqués dans ces actes criminels peuvent aussi être saisis dans le cadre de cette opération militaire. Ces actes qui consistent en la saisie des biens, l'appréhension et la rétention des suspects, sont effectués sous la responsabilité de l'UE.

616. Dans le cadre de l'opération Atalanta, les suspects appréhendés et retenus en vue des poursuites judiciaires et les biens saisis sont transférés, sur la base de l'acceptation de la Somalie¹⁶⁰³, selon l'article 12 de l'action commune 2008/851/PESC¹⁶⁰⁴ et selon l'article 105 de la CMB¹⁶⁰⁵, soit aux autorités compétentes des États membres, soit aux autorités compétentes d'un État tiers impliqué¹⁶⁰⁶. Les États tiers impliqués sont notamment ceux qui participant à l'opération, ou encore ceux dont le navire ayant réalisé la capture battent le pavillon.

617. Si l'État tiers impliqué ne souhaite pas exercer sa juridiction, les suspects et les biens saisis seront transférés soit à un État membre, soit à un autre État tiers qui souhaite exercer sa juridiction.

618. Bien plus, les suspects appréhendés et les biens saisis dans le cadre de l'opération militaire Atalanta en dehors des eaux somaliennes sont transférés aux autorités compétentes de l'État côtier concerné. Si cet État ne souhaite pas exercer sa juridiction sur les suspects et les biens saisis, ils seront, avec l'accord dudit État, transférés aux autorités compétentes d'un État membre.

619. Pour que ces transferts puissent s'effectuer au sein de ces États tiers, l'UE négocie et conclut des accords avec ces derniers. L'UE transfère les suspects et les biens saisis à l'État tiers, car ces transferts sont effectués sous sa responsabilité.

620. Si ces accords définissent les modalités de transfert, les garanties procédurales et les obligations qui s'imposent aux parties, ils ne rendent

¹⁶⁰³ La Somalie doit préalablement accepter qu'un autre État exerce sa juridiction à l'égard des suspects.

¹⁶⁰⁴ Art. 12 de l'action commune 2008/851/PESC en date du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 301 du 12 nov. 2008, p. 33.

¹⁶⁰⁵ Art. 105 de la CMB : Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

¹⁶⁰⁶ États tiers participant à l'opération, État tiers dont le navire ayant réalisé la capture bat le pavillon.

pas ces transferts automatiques, car ces derniers sont effectués sur demande expresse du chef de l'opération Atalanta, et seulement si les autorités de l'État sollicité acceptent cette demande¹⁶⁰⁷.

621. Il existe des accords de transfert ad hoc entre l'UE et notamment le Kenya¹⁶⁰⁸, les Seychelles¹⁶⁰⁹, l'Ile Maurice¹⁶¹⁰ et la Tanzanie¹⁶¹¹. Il existe aussi des clauses de transfert dans certains accords ad hoc de participation évoqués au paragraphe précédent. C'est le cas notamment de l'accord ad hoc de participation entre la Croatie¹⁶¹² et l'UE¹⁶¹³ et entre le Monténégro et l'UE¹⁶¹⁴.

622. En raison du coût inhérent à la conduite des poursuites judiciaires, on constate un manque d'engagement des États tiers à assurer les poursuites judiciaires¹⁶¹⁵.

¹⁶⁰⁷ RAPOPORT (C.), Le rattachement à la PESC des accords de transfert de l'UE en matière de piraterie maritime, in CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), *L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, éd. A Pedone, 2015, pp. 163-185, préc. p. 164

¹⁶⁰⁸ Échanges de lettres entre l'U et le gouvernement du Kenya sur les modalités régissant le transfert de la force navale Atalanta au Kenya [...], JOUE n° L 79/2009.

¹⁶⁰⁹ Échanges de lettres entre l'UE et la République des Seychelles sur conditions et modalités régissant le transfert de la force navale Atalanta aux Seychelles [...], JOUE n° L 315/37 du 2 déc. 2009

¹⁶¹⁰ Échanges de lettres entre l'UE et la République de Maurice sur conditions et modalités régissant le transfert de la force navale Atalanta à la République de Maurice [...], JOUE n° L 254/3 du 30 sept. 2011.

¹⁶¹¹ Échanges de lettres entre l'UE et la République de Tanzanie sur conditions et modalités régissant le transfert de la force navale Atalanta à la Tanzanie [...], JOUE n° L 108/1 du 11 avr. 2014.

¹⁶¹² Elle n'était pas encore membre de l'UE.

¹⁶¹³ JOUE n° L 202/83 du 4 aout 2009.

¹⁶¹⁴ JOUE n° L 88/3 du 8 avr. 2008.

¹⁶¹⁵ BACOT-DECRIAUD (M.), *L'UE et la sécurité des navires vulnérables : Lutter contre la piraterie maritime*, in ROBERGE (I.), *Europe et sécurité après le Traité de Lisbonne*, Bruylant, Coll. Études stratégiques et internationales, Bruxelles, 2013, p. 47-58, p. 53 et s.

Dans cet article, l'auteur met l'accent sur les solutions envisagées pour pallier ce manque d'engagement des États tiers.

Conclusion du chapitre 1 : L'efficacité des opérations de gestion de crise dans la lutte contre la piraterie maritime.

« L'action extérieure de l'Union européenne est remarquable par sa diversité (...). Il s'agit de la coordination d'action des États membres relevant par conséquent de la responsabilité du Conseil et rarement de la Commission. (...) Elle est constituée d'opérations militaires destinées à gérer les crises dans un État tiers à l'Union, et de décisions de gestion civile des crises. Les premières sont financées par les États membres alors que les dépenses civiles et administratives sont supportées par l'Union européenne ».

Coralie MAYEUR CARPENTIER ¹⁶¹⁶

623. Les opérations de gestion de crise sont un outil clef pour le maintien de l'ordre public en mer. Au terme de cette analyse, force est de relever que l'opération de gestion de crise Atalanta, mise en place pour prévenir la piraterie maritime au large des côtes somaliennes, a depuis son lancement en 2008 joué un rôle clef dans la réduction des attaques de pirates maritime dans la région. Cependant, la menace reste présente et cette opération militaire continue d'être mise en œuvre. L'opération Atalanta a été efficace notamment grâce à une coopération internationale renforcée entre l'UE, la Somalie et plusieurs autres États. Cette efficacité se justifie aussi par une utilisation de moyens militaires adaptés pour protéger les navires commerciaux et les organisations humanitaires contre les attaques de pirate et la circulation des armes et des matériels qui pourraient être utilisés par les groupes armés somaliens.

¹⁶¹⁶ MAYEUR CARPENTIER (C.), La coordination des dépenses étatiques par la Commission, l'exemple de la PESC, Revue française de finances publiques, fév. 2014 n° 125, p. 35 .

624. La situation géopolitique de la Somalie reste tout de même instable encore aujourd'hui et l'insécurité persistant autour de la région notamment à cause des Houthis yéménites. En effet, la piraterie maritime dans cette région est aussi alimentée par l'instabilité politique et l'absence de contrôle des autorités sur les zones côtières du Yémen. Les groupes comme les Houthis, en contrôlant certaines parties du territoire yéménite, permettent et participent directement à des activités de piraterie maritime¹⁶¹⁷. Afin de lutter contre cette menace houthiste, le Conseil adopté en février 2024 deux décisions PESC à l'origine de **l'opération EUNAVFOR ASPIDES**, lancée en vue de préserver la liberté de navigation dans le contexte de la crise en mer Rouge¹⁶¹⁸. EUNAVFOR ASPIDES travaille en étroite collaboration avec l'opération Atalanta. Cette opération s'inscrit pleinement dans le cadre de la thèse, illustrant la continuité de l'engagement de l'UE pour le maintien de l'ordre public en mer, comme c'était déjà le cas avec l'opération ATALANTA. Cependant, l'opération Aspides introduit un renouvellement des contours du sujet de la thèse. En effet, contrairement à ATALANTA, qui se concentrait principalement sur la lutte contre la piraterie au large de la Somalie, Aspides intervient dans un contexte de crise géopolitique plus large en mer Rouge, où les enjeux sont à la fois sécuritaires, économiques et géopolitiques, notamment liés à la rivalité entre puissances régionales. Cette évolution montre que l'UE élargit la notion d'ordre public en mer en y intégrant de plus en plus une dimension

¹⁶¹⁷ Les Houthis sont en effet un groupe rebelle qui a émergé dans le nord du Yémen, principalement dans les régions de Saada et d'Amran. Ils appartiennent à la confession zaidite, une branche du chiisme, et se sont organisés en mouvement politique et militaire connu sous le nom d'Ansar Allah. Les Houthis ont été impliqués dans un conflit armé avec le gouvernement yéménite depuis des années. En 2014, ils ont pris le contrôle de la capitale, Sanaa, et ont depuis lors affronté les forces gouvernementales soutenues par une coalition dirigée par l'Arabie saoudite. Le conflit au Yémen est devenu l'une des crises humanitaires les plus graves au monde, avec des millions de personnes touchées par la violence, la famine et les maladies.

Pour plus de détails sur le Houthis yéménites, voir notamment : BECEL (R. A.), Yémen : Qui sont les Houthis, ces rebelles qui multiplient les attaques en mer Rouge ? Public Senat du 15 déc. 2023, [en ligne], consulté en fév. 2024.

<https://www.publicsenat.fr/actualites/international/yemen-qui-sont-les-houthis-ces-rebelles-qui-multiplient-les-attaques-en-mer-rouge>

¹⁶¹⁸ Décision (PESC) 2024/583 du Conseil du 8 février 2024 relative à une opération de sûreté maritime de l'Union européenne en vue de préserver la liberté de navigation dans le contexte de la crise en mer Rouge (EUNAVFOR ASPIDES), JOUE N° L 2024/583 du 12 février 2024 ;

Décision (PESC) 2024/632 du Conseil du 19 février 2024 lançant l'opération de sûreté maritime de l'Union européenne en vue de préserver la liberté de navigation dans le contexte de la crise en mer Rouge (EUNAVFOR ASPIDES), JOUE N° L 2024/632 du 20 février 2024

géopolitique. Aspides ne se limite donc pas à garantir la sûreté maritime ou à répondre à des menaces classiques comme la piraterie, mais cherche également à stabiliser une région stratégique pour les routes commerciales mondiales et les circulations énergétiques. Tout en confirmant les analyses de la thèse, l'opération Aspides ouvre également de nouvelles perspectives sur la manière dont l'UE pourrait redéfinir sa contribution au maintien de l'ordre public en mer face à un environnement international de plus en plus complexe.

625. Les actions de l'opération militaire Atalanta et plus largement l'action de l'UE s'adaptent ainsi en fonction des évolutions sur le terrain. Malgré cette efficacité certaine, les actions menées dans le cadre de ces opérations militaires ne sont pas suffisantes, car elles ne s'intéressent qu'aux symptômes de la piraterie maritime. C'est la raison pour laquelle elles sont complétées par des actions et missions s'intéressant aux causes profondes de la piraterie maritime.

626. En définitive, force est aussi de relever que ces causes profondes de la piraterie maritime dans cette zone sont complexes, multifactorielles, et nécessitent une analyse approfondie pour être traitées efficacement. La mobilisation opportune des outils onusiens et européens permet non seulement de s'attaquer efficacement à ces causes profondes, mais aussi de contourner les rigidités du droit de la mer en matière de piraterie sur les côtes au large de la Somalie.

627. Pour être efficaces, toutes ces solutions, civiles et militaires, doivent être mises en œuvre de manière coordonnée et efficace, dans une approche globale. C'est la raison pour laquelle la réponse de l'UE à la piraterie maritime dans cette région a la particularité de se matérialiser par des opérations de gestion de crise mises en œuvre dans une stratégie globale multidimensionnelle, qui prend en compte les causes profondes et les manifestations visibles du phénomène, avec une interaction et des rapports de complémentarité entre lesdites opérations, ce qui est un gage d'efficacité.

628. La nécessité d'une approche coordonnée et globale pour faire face à la piraterie maritime s'étend au-delà du golfe d'Aden pour inclure également le golfe de Guinée. La complexité de ce défi sécuritaire transcende les frontières

régionales, exigeant une analyse spécifique des particularités et des stratégies adaptées à chaque zone. Après avoir examiné en détail les efforts déployés dans le golfe d'Aden pour contrer la piraterie maritime, il est maintenant impératif d'explorer une autre zone d'importance stratégique : le golfe de Guinée. Ce passage nous permettra de mettre en lumière les différentes dynamiques, défis et solutions spécifiques à cette région tout en continuant à souligner l'importance d'une approche globale et intégrée dans la prévention de la piraterie maritime. Ainsi, cette transition assure une continuité logique dans l'examen de la contribution efficace de plusieurs politiques européennes à la prévention de la piraterie maritime, en élargissant notre perspective pour inclure une région maritime tout aussi cruciale.

Chapitre 2 : La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

« Dans le golfe de Guinée, l'insécurité ne prolifère pas sur un vide d'État, mais sur un vide capacitaire. Au regard du droit international, la réponse à la criminalité dans le golfe de Guinée ne peut venir que des États côtiers, mais ceux-ci n'ont jamais prêté beaucoup d'attention à leur domaine maritime et, du coup, n'ont pas la capacité de policer leur mer ».

Thierry VIRCOULON, Violette TOURNIER ¹⁶¹⁹

629. La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée participe au maintien de l'ordre public en mer. Le golfe de Guinée est situé dans l'océan Atlantique, au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Il s'étend des côtes sénégalaises et capverdiennes aux côtes angolaises¹⁶²⁰. Ce golfe est bordé par plusieurs États, notamment le Nigeria, le Cameroun, le Gabon, la Guinée Équatoriale, le Ghana, le Togo et le Bénin. Cette région est un lieu d'intérêt géopolitique et économique, car non seulement ses eaux sont riches en ressources halieutiques et en hydrocarbures¹⁶²¹, mais elles constituent aussi une voie maritime cruciale pour le commerce international, en particulier pour l'exportation de pétrole et de gaz provenant de la région. Elle est la plaque tournante de l'approvisionnement en hydrocarbures de l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie¹⁶²², car cinq millions de barils de pétrole transitent chaque jour dans cette région.

¹⁶¹⁹ VIRCOULON (T.), TOURNIER (V.), Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional. *Politique étrangère*, 2015, 161-174. <https://doi.org/10.3917/pe.153.0161>

¹⁶²⁰ Voir en Annexe n° 23 la carte du golfe de Guinée.

¹⁶²¹ Gaz et pétrole.

¹⁶²² ANYIMADU (A.), *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*, Africa 2013/02 (Londres: Chatham House, juillet 2013).

630. Les menaces qui pèsent sur le golfe de Guinée. Les intérêts géopolitiques et économiques du golfe de Guinée¹⁶²³ en font la cible avérée d'un certain nombre de menaces qui appellent une coopération régionale et internationale. Ces menaces sont notamment la pollution environnementale, la pêche INN et la criminalité organisée (les plus emblématiques étant le vol de pétrole et la piraterie maritime).

631. La pollution marine et environnementale dans la zone côtière du golfe de Guinée est générée par plusieurs facteurs et entraîne des conséquences graves pour les écosystèmes lagunaires et les mangroves. Les raffineries illégales – surtout dans le delta du Niger – sont une source majeure de pollution de l'air, du sol et de l'eau. Les déversements accidentels et volontaires de pétrole et les rejets de ballast affectent les moyens de subsistance de la pêche entraînant une baisse de la reproduction des poissons et une érosion¹⁶²⁴.

632. La pêche INN¹⁶²⁵. Il convient de relever d'entrée de jeu que la pêche demeure une industrie cruciale dans de nombreux États du golfe de Guinée. En effet, déjà en 2007, la Banque mondiale et la FAO¹⁶²⁶ estimaient que la pêche soutient environ 7 % de la population active au Ghana et contribue à hauteur de 25 à 30 % du budget des exportations au Sénégal, ainsi que de 25 à 40 % des recettes publiques en Guinée-Bissau. Le poisson et les fruits de mer représentent 26,2 % de la consommation de protéines animales en Afrique centrale et 34,1 % en Afrique de l'Ouest. La pêche INN dans le golfe de Guinée engendre des pertes annuelles d'environ 1,6 milliard de dollars pour les États côtiers¹⁶²⁷. Cette pratique représente une menace sérieuse pour l'environnement, mettant en péril les stocks de poissons d'où le risque d'un effondrement potentiel de l'industrie de la

¹⁶²³ Le golfe de Guinée, qui s'étend du Sénégal à l'Angola, est devenu la troisième zone maritime à haut risque avec l'Asie du Sud-Est et le golfe d'Aden. Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », International Crisis Group, Rapport Afrique n° 195, décembre 2012.

¹⁶²⁴ Stratégie de l'UE pour le golfe de Guinée en date 12 oct. 2022, (2022) 339 final.

¹⁶²⁵ Le golfe de Guinée enregistre un des plus forts taux de pêche INN au monde. MARTINI (M.), *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Corruption*, U4 Expert Answer No 392 (Berlin: Transparency International, septembre 2013).

¹⁶²⁶ Rapport de 2008 sur le projet régional de pêche en Afrique de l'Ouest de la Banque mondiale; Profils des pêches par État de la FAO 2007.

¹⁶²⁷ Selon la Stratégie de l'UE relative au golfe de Guinée de 2014 (communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne, 17 mars 2014),

pêche¹⁶²⁸. En 2018 par exemple, les captures totales estimées sur la côte du golfe de Guinée auraient été jusqu'à 57 % supérieures à celles déclarées¹⁶²⁹. Ce qui implique d'importantes pertes en termes de ressources, d'alimentation¹⁶³⁰ et moyens de subsistance. La pêche INN impacte non seulement le commerce, les marchés et les emplois locaux, mais entraîne également des conséquences plus larges telles l'importation de produits issus de la pêche INN vers l'UE et d'autres marchés internationaux, ou encore des pressions migratoires croissantes.

633. La criminalité organisée en mer quant à elle prend diverses formes, notamment le trafic de drogues, d'êtres humains, d'armes, de diamants bruts, de médicaments contrefaits, le rejet de déchets illégaux en mer¹⁶³¹, la cybercriminalité et le blanchiment d'argent. Cette criminalité se concentre sur l'interface des frontières terrestres et maritimes poreuses du golfe de Guinée. Ces activités se déroulent fréquemment dans des zones d'instabilité et de crise, ainsi que dans des zones terroristes au Sahel et dans le nord du Nigeria. Le trafic de drogues¹⁶³² et d'armes¹⁶³³ a contribué de manière significative à l'affaiblissement des institutions de gouvernance dans plusieurs États d'Afrique de l'Ouest, en particulier en Guinée-Bissau. Dans certains cas, ces activités deviennent une source de revenus supplémentaire pour les groupes terroristes du Sahel. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) estime à 1,25 milliard de dollars la valeur de la cocaïne expédiée d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe pour l'année 2011 seule¹⁶³⁴. En raison d'un faible contrôle, de niveaux élevés de corruption institutionnelle et d'une situation géographique idéale, le golfe de Guinée est devenu l'une des principales routes de circulation de la cocaïne de

¹⁶²⁸ SUMAILA (U. R.), Le commerce illicite des captures de poissons marins et ses effets sur les écosystèmes et les populations du monde entier, *Science Advances*, Volume 6, Numéro 9, 2020, pp. 1-7.

¹⁶²⁹ <http://www.seaaroundus.org/data/#/lme/28?chart=catch-chart&dimension=reporting>

Consulté en mai 2023

¹⁶³⁰ Selon la FAO, le poisson fournit jusqu'à 50 % de l'apport en protéines animales requis dans plusieurs États.

¹⁶³¹ Il s'agit par exemple des herbicides ses pesticides, des déchets industriels non traités, y compris les contaminants nucléaires et aérosols. Stratégie de l'UE relative au golfe de Guinée de 2014 (communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne, 17 mars 2014).

¹⁶³² Notamment de cocaïne.

Les narcotrafiquants sud-américains y font transiter la drogue à destination de l'Europe.

¹⁶³³ L'ONUDC estime que 5 à 7 millions d'armes légères et de petit calibre sont en circulation dans la région du golfe de Guinée.

¹⁶³⁴ <https://www.unodc.org/unodc/fr/> Consulté en janvier 2024.

l'Amérique du Sud vers l'Europe, à la fois sur la côte qui s'étend entre le Sénégal et la Guinée-Conakry, et plus au sud, la Côte d'Ivoire, jouant un rôle de premier plan depuis 2019. D'autres trafics illicites incluent le cacao, l'ivoire, la faune sauvage, le coton, le bois, les noix de cajou, l'or et les diamants¹⁶³⁵.

634. Le vol et le soutage illicite de pétrole. Le Nigeria perd chaque jour environ cent mille barils de pétrole¹⁶³⁶, ce qui correspond à 3,5 milliards de dollars de perte de revenus pétroliers rien qu'en 2021, et environ 10 % de ses réserves de change¹⁶³⁷. Ce pétrole est ensuite revendu sur le marché noir. Pour avoir accès aux plateformes pétrolières, les voleurs attaquent très souvent les remorqueurs transportant des travailleurs qui s'y rendent. Cette activité illicite entraîne des pertes financières, des coûts de sécurité accrus dans l'industrie pétrolière, et dissuadent les investissements. La sécurité dans l'industrie pétrolière est portant cruciale, non seulement au Nigeria, mais également dans des régions éloignées du Nigeria¹⁶³⁸. Cette activité génère aussi de la pollution, car les marées noires résultant du vol de pétrole polluent les zones côtières et affectent les moyens de subsistance liés aux activités côtières.

635. La piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Le golfe de Guinée est devenu en quelques décennies le foyer mondial de la piraterie maritime, surtout au large des côtes nigérianes. Déjà en 2012, le golfe de Guinée était le lieu qui a recensé le plus grand nombre d'attaques de piraterie maritime¹⁶³⁹. En 2013, sur deux cent trente-quatre incidents mondiaux signalés par le Centre de reporting sur la piraterie maritime du Bureau maritime international¹⁶⁴⁰, trente ont

¹⁶³⁵ Les diamants ont contribué à alimenter le conflit dans la région, ce qui a conduit à la création du système de certificat du Processus de Kimberley (KP) pour empêcher les diamants de la guerre d'atteindre les marchés internationaux.

¹⁶³⁶ Selon la Stratégie de l'UE relative au golfe de Guinée de 2014 (communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne, 17 mars 2014), au large des côtes nigérianes, il y a entre 40 000 et 100 000 barils de pétrole volés par jour.

¹⁶³⁷ BRADSTOCK (F.), Le Nigeria perd des investissements majeurs alors que les vols de pétrole se multiplient, 8 janvier 2022, article publié sur le site Oil Price, <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/Nigeria-Is-Losing-Major-Investors-As-Oil-Theft-Runs-Rampant.html> consulté en mai 2023.

¹⁶³⁸ Comme la Guinée équatoriale, le Ghana, le Cameroun, la République du Congo, le Gabon, le Tchad, le Libéria et l'Angola. Rapport du Parlement européen, août 2011, PE 433.768 : « Les effets des activités des compagnies pétrolières sur l'environnement, la santé et le développement en Afrique subsaharienne » se concentre sur les enseignements d'Angola et du Nigeria.

¹⁶³⁹ OSINOWO (A. A.), La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, Centre d'études stratégiques de l'Afrique, *Bulletin de la sécurité africaine*, 30, février 2015.

¹⁶⁴⁰ <https://www.icc-ccs.org/>

eu lieu au large des côtes du Nigeria, dont deux détournements¹⁶⁴¹. Entre 2017 et 2021, le Bureau maritime international a recensé trois cent vingt et une attaques de piraterie maritime et d'actes de vol à main armée dans cette région, dont cent cinquante-sept ont eu lieu dans les eaux nigérianes¹⁶⁴². Les enlèvements contre rançon ont pris de l'ampleur au cours de ces dernières années, avec cent quatre-vingt-douze personnes enlevées entre le Bénin et le Congo en 2020 et 2021. Avec l'augmentation des activités de ravitaillement en pétrole dans le delta du Niger, la majorité des pirates maritimes sont originaires de cette zone.

636. Les différentes réponses aux menaces pesant sur le golfe de Guinée. Les menaces pesant sur le golfe de Guinée constituent un défi collectif pour tous les États de la région, ainsi que pour leurs différents partenaires internationaux et certaines organisations internationales. C'est la raison pour laquelle les réponses à ces menaces proviennent de trois échelons, international, régional et national.

637. L'ONU a adopté trois résolutions, deux en 2011 et en 2012¹⁶⁴³, et une en 2022¹⁶⁴⁴. Ces trois résolutions soulignent toutes l'adoption d'une « approche globale menée par les États de la région pour contrer la menace de

¹⁶⁴¹ À comparer avec 13 incidents dont 2 détournements au large de la Somalie enregistrés en 2013.

¹⁶⁴² <https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2022/01/2021-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>
[https://www.icc-ccs.org/reports/2020 Annual Piracy Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2020%20Annual%20Piracy%20Report.pdf)

Consulté en juillet 2023.

¹⁶⁴³ Il s'agit des résolutions (2011) 2018 Conseil de sécurité des Nations Unies, « Le Conseil de sécurité, par sa Résolution 2018, établit un cadre de lutte contre les actes de piraterie commis au large des côtes du golfe de Guinée », communiqué de presse, 31 octobre 2011 ;

Et de la résolution (2012) 2039, Conseil de sécurité des Nations Unies, « Le Conseil encourage les États du golfe de Guinée à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie et à créer un mécanisme multinational et transrégional », communiqué de presse, 29 février 2012.

Ces deux résolutions ont été initiées par le Bénin et le Togo. En effet, En octobre 2011, à la suite d'une augmentation des attaques au large du Bénin (Le nombre d'attaques passe de 0 en 2009 à 1 en 2010 puis 20 en 2011), le président Boni Yayi écrit aux membres du Conseil de sécurité des Nations unies pour demander l'adoption de la résolution 2018 (2011). Présentée par l'Allemagne, la France, le Gabon, l'Inde, le Nigeria et le Royaume-Uni, elle appelle à « une action concertée, notamment l'instauration de patrouilles maritimes bilatérales ou régionales » pour lutter contre « les actes de piraterie commis au large des côtes du golfe de Guinée. Quelques mois plus tard, fin février 2012, le Conseil de sécurité, alors présidé par le Togo, se réunit de nouveau sur la question et adopte la résolution 2039 (2012) portant sur l'élaboration d'une « stratégie régionale de lutte contre la piraterie » et la création d'un « mécanisme multinational et transrégional ».

Ces deux résolutions ont souligné l'importance de soutenir les États partenaires et les organisations régionales, en leur fournissant des formations, des conseils, des équipements et des ressources, le cas échéant, afin qu'ils puissent de plus en plus prévenir ou gérer les crises par eux-mêmes.

¹⁶⁴⁴ La résolution 3624/2022 du Conseil de sécurité des Nations Unies sur la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée, adoptée le 31 mai 2022.

piraterie maritime et de vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée, ainsi que leurs causes sous-jacentes. Elles insistent également sur la nécessité de tirer profit des initiatives nationales, régionales et extrarégionales existantes pour renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. L'accent est mis sur la promotion de la paix et de la stabilité dans la région du golfe de Guinée, avec un soutien particulier aux partenaires internationaux pour renforcer les capacités des États et organisations de la région dans la lutte préventive et contre la piraterie et les vols à main armée.

638. Les organisations régionales telles que la **CEDEAO** (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest) et la **CEEAC** (Communauté économique des États de l'Afrique centrale) ont adopté des politiques et lancé des actions spécifiques visant notamment à lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. La CEEAC dispose en effet d'une Stratégie Intégrée pour la Sécurité Maritime depuis 2008 et a mis en place le CRESMAC¹⁶⁴⁵. La CEDEAO quant à elle a développé et lancé la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (EIMS)¹⁶⁴⁶, qui fournit une référence complète pour les actions aux niveaux national et régional.

639. L'Union africaine (UA) a élaboré la « stratégie AIM 2050 »¹⁶⁴⁷ qui est une initiative intégrée de sécurité et de sûreté maritimes adoptée en janvier 2014. Cette stratégie, intégrée à l'économie bleue de l'UA¹⁶⁴⁸ en 2019, joue un rôle clef dans la réalisation des objectifs de l'Agenda 2063 de l'Union africaine parmi lesquelles figure la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée¹⁶⁴⁹. En 2020, l'UA a approuvé un plan de mise en œuvre spécifique pour cette stratégie de l'économie bleue. Notons que l'économie bleue durable est également intégrée dans le Plan d'action de l'UA pour la relance verte de 2021-2027¹⁶⁵⁰.

¹⁶⁴⁵ Centre Régional de Sécurité Maritime en Centre Afrique.

¹⁶⁴⁶ <https://old22.ecowas.int/wp-content/uploads/2019/05/EIMS-French-final.pdf> Consulté en janvier 2024

¹⁶⁴⁷ https://au.int/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf Consulté en janvier 2024.

¹⁶⁴⁸ <http://repository.aubiar.org/bitstream/handle/123456789/511/Strat%20de%20l%20economie%20bleue%20de%20l%20Afrique.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Consulté en janvier 2024.

¹⁶⁴⁹ <https://au.int/fr/agenda2063/vue-ensemble> Consulté en janvier 2024.

¹⁶⁵⁰ https://au.int/sites/default/files/documents/40790-doc-AU_Green_Recovery_Action_Plan_FRENCH1.pdf Consulté en janvier 2024.

640. L'OMI quant à elle a tout d'abord adopté fin 2013 une résolution sur le golfe de Guinée¹⁶⁵¹ qui couvre toutes les activités de l'OMI dans la région et précise la manière dont elle entend renforcer sa coopération avec l'OMOC¹⁶⁵². Elle a ensuite adopté en décembre 2021 une nouvelle résolution appelant à des mesures supplémentaires contre la piraterie maritime et les vols à main armée dans le golfe de Guinée, reconnaissant notamment le rôle du projet pilote de présences maritimes coordonnées (PMC) de l'UE¹⁶⁵³. Elle a établi un forum facilitant les discussions et la coopération entre les États et les parties prenantes pour lutter contre la piraterie maritime et les vols à main armée dans le golfe de Guinée. Grâce à son Fonds fiduciaire pour la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre¹⁶⁵⁴, l'OMI a fourni expertise et assistance aux organisations régionales et aux États de la région dans leur lutte contre la piraterie maritime.

641. En outre, le **Sommet des chefs d'État du golfe de Guinée**, tenu à Yaoundé les 24 et 25 juin 2013, a abouti à la mise en place de l'architecture de Yaoundé. Cette architecture est composée de trois éléments, un Code de conduite¹⁶⁵⁵ relatif à la prévention et la répression de la piraterie, des vols à main armée contre les navires et des activités maritimes illégales en Afrique de l'Ouest et du Centre, un protocole d'accord (MoU) signé par les chefs de la CEEAC, de la CEDEAO et du GGC (*Gulf of Guinea Commission*) sur la sûreté et la sécurité maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre, et un Centre de coordination intrarégional.

642. En ce qui concerne l'échelon européen, l'UE cible principalement deux menaces pesant sur le golfe de Guinée, la pêche INN et la

¹⁶⁵¹ Il s'agit de la résolution sur la prévention et la répression de la piraterie, des vols à main armée contre les navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée.

¹⁶⁵² Par exemple en établissant un réseau sous-régional intégré de garde-côtes en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, et en abordant les menaces et les défis à terre et en mer de manière holistique et globale.

¹⁶⁵³ Pour plus de détails sur la PMC, voir *infra*, Section 2.

¹⁶⁵⁴ Ce fond est mis en place par la résolution 1069(28) du CSNU en date du 29 nov. 2013, <https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/OurWork/Security/Documents/A%2028-Res.1069fr.pdf>

Consulté en janvier 2024.

¹⁶⁵⁵ Ce Code de conduite s'inspire du Code de conduite de l'OMI à Djibouti pour l'océan Indien occidental, mettant en avant le partage et la coordination des informations. Chaque État désigne un point de contact national, et plusieurs centres régionaux de coordination de la sécurité maritime transnationaux et transrégionaux sont établis. Les États s'engagent explicitement à déclarer leurs zones économiques exclusives et à appliquer leurs lois, notamment sur la pêche, la piraterie, les vols à main armée en mer, la protection de l'environnement, le déversement de déchets et les ressources minérales, dont le pétrole. Le Code, actuellement non contraignant, est géré par la CEEAC, la CEDEAO et la GGC pour une appropriation africaine accrue.

piraterie maritime. Elle lutte contre la pêche INN dans cette région grâce à la mise en œuvre du règlement INN¹⁶⁵⁶ et par le biais d'accords de partenariat de pêche conclus avec de nombreux États côtiers d'Afrique de l'Ouest et Centrale. Ces accords contribuent à réglementer la pêche et soutiennent le développement et l'amélioration de la gouvernance dans le secteur de la pêche.

Avant d'aborder la réponse de l'UE à la piraterie maritime dans cette région, il est essentiel d'en préciser les enjeux.

643. Les enjeux européens de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Toutes les menaces qui pèsent sur le golfe de Guinée ont un impact direct et indirect sur la sécurité et l'économie des États membres de l'UE. Cette région est en effet une voie de navigation essentielle pour le commerce international, en particulier pour le transport de pétrole et de gaz qui sont des ressources vitales pour de nombreux États membres de l'UE. Ainsi, l'insécurité maritime dans cette région pose non seulement des risques humanitaires, mais elle menace aussi la stabilité économique et politique à une échelle plus large. Cette insécurité perturbe le commerce international et l'approvisionnement en ressources énergétiques, ce qui entraîne une augmentation des coûts et, par conséquent, affecte le bien-être économique au sein de l'UE. En compromettant la stabilité des États côtiers du golfe de Guinée, la piraterie maritime pratiquée dans cette région crée un terrain propice à d'autres formes de criminalité organisée qui se propagent facilement à l'ensemble du continent et au-delà. Ces enjeux exigent donc une réponse coordonnée et un engagement à long terme pour aborder les causes profondes de l'instabilité dans la région, telles que la pauvreté et le manque de gouvernance maritime efficace. Cette réponse est indissociable des objectifs plus larges de l'UE relatifs au maintien de l'ordre public en mer.

644. Différence entre la réponse de l'UE à la piraterie maritime dans le golfe d'Aden et la réponse de l'UE à la piraterie dans le golfe de Guinée. La réponse de l'UE à la piraterie maritime dans le golfe d'Aden et dans le golfe de Guinée présente des distinctions significatives en termes de stratégie, d'engagement et de collaboration internationale, en raison des particularités

¹⁶⁵⁶ Pour plus de détails sur ce règlement, voir *supra*, Chapitre 1, Titre 1, Partie 1, Le cadre juridique de la lutte contre la pêche INN.

géopolitiques et juridiques distinctes de ces deux régions. Tout d'abord, à la différence du golfe d'Aden, où la lutte contre la piraterie maritime est encadrée par des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, fournissant ainsi un cadre légal international pour une intervention militaire, il n'existe actuellement aucun mandat unifié de l'ONU pour une intervention militaire dans le golfe de Guinée. Dans le golfe d'Aden, l'approche de l'UE est principalement militaire, mettant l'accent sur la protection des voies maritimes. En revanche, dans le golfe de Guinée, l'UE collabore davantage avec les organisations régionales africaines pour aborder la question. Elle adopte une approche plus globale, centrée non seulement sur la sûreté maritime, mais aussi sur le développement économique, la gouvernance et le renforcement des capacités locales. Contrairement au golfe d'Aden, l'UE soutient dans le golfe de Guinée les efforts de lutte contre la piraterie maritime principalement par le biais de formations, de renforcement des capacités et d'assistance technique, plutôt que par une présence militaire directe. Dans cette région, l'UE met en place une présence maritime coordonnée.

645. Ce chapitre explorera plus en détail la stratégie de l'UE dans le golfe de Guinée, mettant en lumière son orientation vers le partenariat régional et le renforcement des capacités locales grâce au financement de plusieurs projets (**Section 1**), ainsi que son approche par une présence maritime coordonnée (**Section 2**).

Section 1 : La lutte contre la piraterie maritime par le financement de projets

Section 2 : La lutte contre la piraterie maritime par le concept de présence maritime coordonnée

SECTION 1 : LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME PAR LE FINANCEMENT DE PROJETS

« Une combinaison de facteurs associés à la faiblesse des moyens de défense s'est avérée propice à l'inflation du phénomène de piraterie maritime dans le golfe de Guinée, portant un coup de frein à l'émergence des États de la zone. Réagissant à cette situation paradoxale, les États du golfe de Guinée, appuyés en cela par leurs partenaires qui se comptent parmi les puissances maritimes, se sont fermement résolus à œuvrer sans relâche pour assurer la paix, la sécurité, la sûreté et la stabilité et la protection de l'environnement marin ».

Robert MBALLA OWONA¹⁶⁵⁷

646. La lutte contre la piraterie maritime grâce au financement de projets. Différents projets sont financés par l'UE pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. De l'amélioration de la surveillance maritime aux initiatives de développement économique, en passant par le renforcement des capacités judiciaires et la coopération interrégionale, l'UE a adopté une approche globale pour prévenir la piraterie maritime dans cette région. L'objectif de cette section est de mettre en lumière l'efficacité, les défis et les opportunités de ces divers projets, afin de mettre en exergue leur capacité à répondre aux enjeux complexes posés par la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Nous verrons d'une part que ces projets visent à appuyer une coopération régionale solide déjà en place (I). Dans un second temps, nous verrons que ces projets ne se contentent pas seulement de lutter contre la piraterie maritime dans cette région, car ils visent la sûreté maritime dans sa globalité (II).

¹⁶⁵⁷ MBALLA OWANA (R.), Le maintien de l'ordre public dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie et d'autres brigandages en mer, Revue du droit public n°6, nov. 2019, p. 1597.

I. DES PROJETS VISANT À APPUYER UNE COOPERATION REGIONALE SOLIDE :
L'ARCHITECTURE DE YAOUNDE

649. Des projets visant à appuyer l'architecture de Yaoundé.

L'architecture de Yaoundé¹⁶⁵⁸ est le terme utilisé pour décrire le cadre institutionnel et opérationnel créé en 2013 pour améliorer la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Il s'agit d'une architecture de coopération interrégionale dont le but est de mettre en place un environnement commun pour le partage d'informations et la collecte de données, en vue de faciliter une réponse rapide et coordonnée à toute activité illégale dans cette zone maritime. Elle est le résultat d'une série de rencontres et de sommets entre les États de la région, ayant abouti à la signature de plusieurs accords et mémorandums d'entente, visant à coordonner les efforts en matière de surveillance maritime, de partage d'informations et de réponse aux incidents de sûreté en mer.

650. Cette architecture s'appuie sur deux résolutions de l'ONU¹⁶⁵⁹ appelant à la coopération et au renforcement des capacités des États du golfe de Guinée dans les domaines de la surveillance, de l'intervention et de la répression. Elle a été initiée avec l'adoption de trois documents : une déclaration signée par vingt-quatre chefs d'État africains s'engageant à renforcer conjointement leur mobilisation ; un code de conduite pour la lutte contre l'insécurité maritime, fortement inspiré de celui de Djibouti¹⁶⁶⁰ ; et un mémorandum d'entente entre les trois communautés régionales de la zone – CEDEAO, CEEAC, et CGG – définissant le cadre de cette coopération. À ces documents s'ajoute la création du Centre Interrégional de Coordination (CIC) qui permet la mise en œuvre de la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes.

651. Cette architecture met en place trois niveaux d'action et est constituée de trois principaux centres¹⁶⁶¹ : **au niveau local**, il existe des Centres des Opérations Maritimes (COM) nationaux, répartis en différentes zones gérées

¹⁶⁵⁸ Voir en Annexe n° 24 La carte de l'architecture de Yaoundé.

¹⁶⁵⁹ La résolution 2018 (2011) et la résolution 2039 (2012) évoquées plus haut.

¹⁶⁶⁰ <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/07/2017-07-MSS-Cameroon-Awino-FR.pdf> Consulté en janvier 2024.

¹⁶⁶¹ Voir en Annexe n° 25, les différents centres de l'architecture de Yaoundé.

par des Centres Multinationaux de Coordination (CMC). **Au niveau régional**, on trouve les Centres Régionaux de Sécurité Maritime (CRESMAC pour l'Afrique centrale basé à Pointe-Noire au Congo¹⁶⁶² et CRESMAO pour l'Afrique de l'Ouest basé en Côte d'Ivoire¹⁶⁶³). **Au niveau interrégional**, le Centre Interrégional de Coordination (CIC) est mis en place pour coordonner la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes des deux centres régionaux (CRESMAO et CRESMAC)¹⁶⁶⁴.

652. Le cœur de l'architecture de Yaoundé repose sur la coopération régionale et la coordination entre plusieurs organisations, notamment la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)¹⁶⁶⁵, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)¹⁶⁶⁶ et la Commission du golfe de Guinée (CGG)¹⁶⁶⁷. Elle encourage également la participation individuelle des États, des institutions sous-régionales, des partenaires internationaux et des acteurs du secteur privé. Elle vise à assurer la coordination stratégique entre ces trois organisations régionales et dix-neuf États côtiers, pour maintenir la sécurité et la sûreté dans leur espace maritime commun. Au-delà des actes de piraterie maritime et de brigandage, cette architecture permet aussi de lutter contre les autres menaces de toute nature pesant sur le golfe de Guinée, en l'occurrence la pêche INN, les trafics illicites¹⁶⁶⁸, les pollutions volontaires ou involontaires.

L'Union européenne et d'autres partenaires internationaux soutiennent activement cette initiative, notamment à travers le financement de projets et programmes visant à renforcer les capacités institutionnelles et opérationnelles des États de la région.

¹⁶⁶² Coordonner la surveillance de la zone maritime de coopération D (Cameroun, Guinée équatoriale, Gabon, São Tomé-et-Príncipe).

¹⁶⁶³ Coordonner la surveillance de la zone maritime de coopération E (Nigeria, Togo, Bénin, Niger)
<https://cresmao.business.site/> Consulté en janvier 2024.

¹⁶⁶⁴ Ces deux zones ont été choisies pour être pilotes en matière de coordination de la surveillance maritime, car elles concentrent l'essentiel des attaques en mer.

¹⁶⁶⁵ CEDEAO : Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest.

¹⁶⁶⁶ CEAC : Communauté économique des États d'Afrique centrale.

¹⁶⁶⁷ CGG : Commission du golfe de Guinée.

¹⁶⁶⁸ Le narcotrafic, les trafics d'armes et les trafics d'êtres humains.

653. L'Architecture de Yaoundé socle fondamental pour les projets de l'UE visant à lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. L'Architecture de Yaoundé constitue une avancée majeure dans les efforts pour sécuriser la région du golfe de Guinée. Ce cadre institutionnel et opérationnel, centré sur la coopération régionale, sert de fondation solide pour les initiatives financées par l'UE en vue de contrer la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Elle crée en effet un réseau interconnecté d'organismes et de centres¹⁶⁶⁹ qui constituent un noyau autour duquel les projets de l'UE s'articulent, assurant ainsi un déploiement plus efficace des ressources et une mise en œuvre coordonnée. L'un des piliers de l'Architecture de Yaoundé est le partage d'informations en temps réel entre les États membres. Ses objectifs, centrés sur la sûreté maritime, la gouvernance des mers, et le développement économique, sont en parfait alignement avec les buts poursuivis par l'UE dans cette région. Cet alignement facilite l'intégration et le financement des projets européens dans ce cadre régional existant. Cette architecture offre aussi la possibilité d'adapter les initiatives financées par l'UE aux besoins spécifiques et aux défis de la région. Par exemple, les projets de l'UE peuvent être calibrés pour répondre à des menaces émergentes ou pour renforcer des domaines où les capacités sont faibles. De plus, cette architecture étant une initiative régionale, les projets européens visant à l'appuyer reçoivent un meilleur accueil de la part des États de cette région.

II. DES PROJETS ALLANT AU-DELA DE LA PIRATERIE MARITIME DANS LA REGION

654. Des projets allant au-delà de la piraterie maritime. Pour appuyer le Code de Conduite de l'architecture de Yaoundé et son opérationnalisation, l'UE a financé plusieurs projets axés sur le renforcement des

¹⁶⁶⁹ Notamment le Centre régional de sécurité maritime pour l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO) et son homologue pour l'Afrique centrale (CRESMAC), coordonnés par le Centre interrégional de coordination (CIC) à Yaoundé.

capacités des États de la région. Initiés dans le cadre de sa stratégie pour le golfe de Guinée¹⁶⁷⁰, ces projets sont novateurs (A), mais redondants (B).

A. DES PROJETS INNOVANTS FACE À LA CRIMINALITE MARITIME TRANSNATIONALE

655. Les différents projets financés par l'UE. Ces projets sont notamment CRIMGO, GoGin et GoGin+.

656. Le projet CRIMGO (*Critical Maritime Routes Gulf of Guinea*) est le tout premier projet financé par l'UE pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Initié par la Commission européenne¹⁶⁷¹, ce projet a été lancé en 2013 pour une durée de trois ans. Il était principalement destiné aux activités de formation et d'entraînement. En effet, grâce à ce projet, le personnel militaire ou paramilitaire chargé de la sûreté maritime recevait des formations les préparant spécifiquement à faire face aux menaces liées à la piraterie maritime dans cette zone. Les marins et l'équipage des navires opérant dans la région recevaient aussi une formation pour améliorer leur préparation et leur réactivité face aux situations de piraterie maritime. Ces activités de formation et d'entraînement incluaient également des aspects de coordination entre les forces de différents États ou organisations impliquées dans la sécurisation de la région.

657. Les projets GoGin et GoGin+. Dans le prolongement du projet CRIMGO, le projet GoGin (*Gulf of Guinea Interregional Network*) a été mis en place pour une durée de cinq ans, de 2016 à 2021¹⁶⁷². Ce projet reprend les activités menées dans le cadre de CRIMGO, mais ne s'y limite pas. Il inclut en plus un soutien juridique et organisationnel et opérationnel apporté aux États de la région, et un soutien à la mise en place d'un système d'information propre permettant les échanges nécessaires à l'exploitation de l'information maritime par l'Architecture de Yaoundé. Pour ce faire, ce projet modernise et intègre les systèmes de surveillance maritimes des États de la région par la mise en place de

¹⁶⁷⁰ Il s'agit de la stratégie de sûreté maritime de l'UE de 2014 et la stratégie de l'UE pour le golfe de Guinée de 2022 citées précédemment.

Cette stratégie mentionne bien chacun des projets qui seront étudié, mais aucun texte européen n'encadre ces derniers.

¹⁶⁷¹ Dans le cadre du programme Routes Maritimes Critiques.

¹⁶⁷² À l'issue des cinq ans, ce projet a été remplacé par GoGin+.

la plateforme Yaris. Ces systèmes permettent non seulement de détecter les activités de piraterie maritime, mais également d'identifier les pratiques illégales de pêche, le trafic de drogue et le transport illicite d'armes. Le projet GoGin+ plus s'inscrit dans le prolongement de GoGin et vise exclusivement le déploiement, l'utilisation et l'appropriation technico-opérationnelle de la plateforme Yaris.

658. La plateforme Yaris a été mise en place pour répondre à un besoin spécifique émanant d'un des documents de l'architecture de Yaoundé. En effet, selon l'article 2(3)d du Mémoire d'entente portant création du Centre Interrégional de Coordination (CIC)¹⁶⁷³, les États de la région doivent établir un mécanisme commun de partage de l'information et du renseignement. Yaris est un réseau informatique contrôlé et sécurisé qui permet le partage de l'information. Ce réseau a plusieurs fonctionnalités, notamment la surveillance maritime, l'analyse des informations, la planification et la coordination d'opérations navales, et l'enregistrement automatique et infalsifiable d'informations en vue d'une exploitation judiciaire.

659. Outre ces deux premiers projets, l'UE a également financé deux autres projets de moins grande ampleur, le **projet SWAIMS** (*Support to West Africa Integrated Maritime Security*) qui s'emploie à renforcer le système juridique pour faire face à toutes sortes de criminalité maritime, et le **projet EnMar** (*Enhanced Maritime Action in gulf of Guinea*) qui vise à lutter contre la piraterie maritime en promouvant la coordination entre les différents acteurs du domaine de la sûreté maritime.

660. Le caractère innovant de ces projets. Conçus pour renforcer les capacités des États membres, tant en termes de ressources humaines que de technologie, ces projets permettent de réaliser les objectifs de l'Architecture de Yaoundé, ce qui assure une meilleure coordination et utilisation des ressources. La diversité des projets — allant de la surveillance maritime à la formation juridique et à la sensibilisation communautaire — démontrent que l'approche est globale. Ces projets permettent une réponse plus adaptée et

¹⁶⁷³ Article 2(3)d du Mémoire d'entente portant création du CIC :

Demandons à la CEEAC, à la CEDEAO et à la CGG, de renforcer les activités visant à la coopération, la coordination, la mutualisation et l'interopérabilité des moyens entre les États-membres en : Établissant un mécanisme commun de partage de l'information et du renseignement.

réactive aux menaces changeantes, ce qui est crucial étant donné la complexité et l'évolution rapide des formes de criminalité en mer. En contribuant à la sécurisation des voies maritimes du golfe de Guinée et en promouvant une pêche durable, ces projets ont également un impact économique positif. En éduquant les populations côtières sur les risques et les conséquences de la criminalité maritime, ces projets contribuent à réduire la participation locale à des activités comme la pêche illégale ou le trafic de drogue.

661. Dans le contexte des efforts de l'Union européenne pour contrer la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, il est essentiel d'évaluer la pertinence et l'efficacité des différents projets financés. Alors que certains projets ont introduit des approches novatrices et efficaces pour renforcer les capacités des États membres dans la région, d'autres semblent reproduire des initiatives déjà en place, soulevant ainsi des questions sur leur utilité réelle. Il sera examiné de plus près ces projets qualifiés de redondants, mettant en lumière les lacunes potentielles dans la coordination des efforts et la duplication des ressources. En analysant ces aspects, nous pourrions mieux comprendre les défis persistants et identifier les opportunités d'amélioration pour optimiser l'impact des financements de l'UE dans la prévention de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée.

B. DES PROJETS REDONDANTS FACE À LA CRIMINALITE EN MER

662. Des projets redondants face à la criminalité en mer. Outre l'UE, l'OMI et les États financent aussi des projets pour lutter contre la piraterie maritime et les autres activités maritimes illégales dans le golfe de Guinée. Cette multiplicité de projets démontre une approche globale et un engagement sérieux pour ces acteurs et en particulier l'UE, à combattre la criminalité maritime dans cette région. Toutefois, le nombre croissant de projets financés par ces acteurs soulève la question des éventuelles redondances. Le nombre élevé de projets engendre des défis en matière de coordination et crée la confusion parmi les acteurs locaux sur le rôle spécifique et les objectifs de chaque projet. Avec de nombreux projets fonctionnant en parallèle, la responsabilité de leur mise en

œuvre et de leur suivi peut s'avérer problématique. La surabondance de projets peut également créer un certain scepticisme et une "fatigue du projet" parmi les partenaires et les bénéficiaires locaux, qui pourraient voir en ces initiatives des interventions extérieures non coordonnées. Une attention particulière doit être accordée à la coordination et à l'évaluation de tous ces projets pour garantir que chaque initiative apporte une valeur ajoutée unique.

663. Alors que la première section a mis en lumière l'impact des financements de l'UE dans la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée à travers divers projets, la prochaine section examinera le rôle crucial du concept de présences maritimes coordonnées dans cette lutte. En effet, en complément des efforts de financement de projets, l'UE s'engage activement dans la promotion de stratégies de présences maritimes coordonnées visant à renforcer la sûreté maritime et la stabilité dans la région. Cette approche stratégique vise à optimiser l'utilisation des ressources disponibles en coordonnant les opérations navales des États membres de l'UE, des organisations régionales et d'autres partenaires internationaux dans le golfe de Guinée. L'analyse de cette dimension complémentaire des efforts de l'UE permettra une meilleure appréhension de la synergie entre les différents instruments mis en œuvre pour contrer la piraterie maritime et maintenir l'ordre public en mer dans cette zone critique.

SECTION 2 : LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME RENFORCEE PAR LE CONCEPT DE PRESENCES MARITIMES COORDONNEES

« Le projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée est distinct des missions et opérations PSDC. Il s'agit d'une nouvelle initiative de l'UE qui reflète son rôle croissant en tant qu'acteur de la sûreté maritime et qui apportera une contribution substantielle à la résolution des défis en matière de sécurité et de sûreté maritime dans le golfe de Guinée ».

Le Conseil de l'Union européenne¹⁶⁷⁴

665. Le concept de présences maritimes coordonnées est un dispositif qui consiste en un déploiement successif et coordonné de forces navales¹⁶⁷⁵ des États membres de l'UE dans une zone maritime dans le but d'y garantir de façon continue et permanente la sûreté maritime. Ce concept trouve son fondement dans deux stratégies de l'UE, celle relative à la sûreté maritime¹⁶⁷⁶ et celle relative au golfe de Guinée¹⁶⁷⁷. Il a été mis en place par une conclusion du Conseil en date du 25 janvier 2021 portant lancement du premier projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée¹⁶⁷⁸. Ce concept est né de la volonté de mieux utiliser les importants moyens navals que les États membres de l'UE déploient régulièrement à travers le monde entier. Il vise à mieux utiliser ce potentiel pour atteindre des objectifs de sûreté maritime de

¹⁶⁷⁴ Conclusions du Conseil en date du 25 janvier 2021 portant lancement du projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée, [en ligne] consulté en févr. 2024.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/fr/pdf>

¹⁶⁷⁵ Il s'agit de navires de guerre, de sous-marins, d'aéronefs maritimes et d'autres actifs navals.

¹⁶⁷⁶ La stratégie de sûreté maritime de l'UE de 2014 précitée.

¹⁶⁷⁷ La stratégie de l'UE pour le golfe de Guinée de 2022.

<https://expertisefrance.fr/documents/20182/886575/Strat%C3%A9gie+maritime+de+l%27Union+europ%C3%A9enne+pour+le+Golfe+de+Guin%C3%A9e/b648b961-597a-ddf1-8fd8-fb1e33b85df8> Consulté en janvier 2024

¹⁶⁷⁸ Conclusions du Conseil en date du 25 jan. 2021 portant lancement du projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/fr/pdf> Consulté en janvier 2024.

l'UE. Concrètement, lorsque les navires des États membres transitent dans les zones pour lesquelles il y a, selon l'UE, un besoin ou un risque en termes de sûreté maritime, ces derniers assurent certaines tâches pour le compte de l'UE. Effectuées sur la base du volontariat, ces tâches consistent notamment en le recueil d'informations, la surveillance et le contrôle de la zone. Pour ce faire, les États se coordonnent, s'assurent qu'il y a toujours une force navale présente sur la zone, se relaient et se transmettent les données recueillies durant leur présence. Le concept de présences maritimes coordonnées fournit donc un cadre permettant aux États membres et à l'UE d'aligner leurs efforts, facilitant ainsi une présence maritime continue de l'UE dans les zones maritimes d'intérêt désignées et promouvant la coopération internationale. Il permet une continuité, une complémentarité et une synergie entre les différents moyens déployés par les États membres pour assurer la sûreté maritime dans la zone.

666. Distinction entre les opérations militaires de l'UE et les présences maritimes coordonnées. La principale ressemblance entre les deux est qu'il s'agit dans les deux cas de moyens d'actions que l'UE empreinte aux États membres dans le but de servir ses stratégies. Les deux permettent d'assurer la protection des intérêts de l'UE en mer, la dissuasion des menaces potentielles, la projection de la puissance de l'UE et l'exercice d'une diplomatie maritime efficace de la part de l'UE. La principale différence entre les deux est que, dans le cadre des opérations militaires, la chaîne de commandement placée sous l'autorité d'un centre européen, alors que dans le cadre des présences maritimes coordonnées, cette chaîne de commandement reste sous l'autorité des États membres.

667. Les conditions de mise en place des présences maritimes coordonnées. Pour que ce concept puisse être mis en place, trois principales conditions doivent être remplies : la zone de son déploiement doit préalablement être qualifiée de « zone d'intérêt maritime » pour l'UE, une cellule de coordination doit être créée et un agrément doit être remis aux forces navales des États membres.

668. La qualification de « zone d'intérêt maritime ». La zone de déploiement des présences maritimes coordonnées doit préalablement être qualifiée de zone d'intérêt maritime (ZIM) par le Conseil. Pour ce faire, le Conseil

doit prendre en compte les défis en matière de sûreté maritime de la zone et les besoins de soutien de l'État côtier ou des États côtiers. Le golfe de Guinée a été qualifié de zone d'intérêt maritime par le Conseil dans sa conclusion du 25 janvier 2021¹⁶⁷⁹ portant lancement du premier projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée.

669. La création d'une cellule de coordination. Les cellules de coordination de l'UE sont appelées les MAICC (*Maritime Areas of Interest Coordination Cell*). Elles sont chargées de collecter et de partager au sein de l'UE les informations situationnelles fournies par les navires de la marine des États membres naviguant dans le ZIM. Elles développent des liens et des échanges d'informations avec l'industrie maritime, les États de la région et d'autres partenaires au sein de la ZIM.

670. La remise d'un agrément. Pour qu'un navire puisse assurer la présence maritime coordonnée dans une ZIM, un agrément doit lui être remis par son État. Il s'agit d'un document sur la base duquel les forces navales de cet État membre naviguant dans cette zone assumeront volontairement des tâches supplémentaires ayant une dimension européenne, visant notamment à signaler l'intérêt et la présence de l'UE dans cette zone¹⁶⁸⁰. Cet agrément détaille la portée et les modalités de mise en œuvre de ces tâches supplémentaires pour les autorités navales des États membres. Ces tâches consistent notamment à échanger à l'avance avec le MAICC pour lui communiquer leurs projets de traversée de la ZIM ; à communiquer au MAICC les informations pertinentes sur les conditions de sécurité dans la ZIM recueillies lors de l'action de navigation ; et à effectuer des escales ou des activités conjointes avec les États côtiers ou d'autres marines partenaires¹⁶⁸¹ conférant ainsi une dimension européenne à ces escales et activités, comme préalablement avec le MAICC, et en rendre compte par l'intermédiaire du MAICC.

¹⁶⁷⁹ Conclusion du Conseil en date du 25 janv. 2021 portant lancement du premier projet pilote du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée :

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/fr/pdf>

¹⁶⁸⁰ Il permet accessoirement d'accroître la sensibilisation maritime de l'UE dans cette zone.

¹⁶⁸¹ Y compris des exercices.

671. Les objectifs des présences maritimes coordonnées.

S'appuyant sur l'expérience acquise dans le cadre des opérations telles que Atalanta et Sophia, les présences maritimes coordonnées visent deux principaux objectifs : améliorer la connaissance de la situation maritime de la zone afin de mieux la sécuriser, et renforcer l'intérêt de l'UE pour la zone.

672. Amélioration de la connaissance maritime. Le concept de présences maritimes coordonnées vise à encourager l'échange volontaire d'informations entre toutes les parties prenantes et les différents centres de partage d'informations par le biais du MAICC. Ces informations garantissent une bonne connaissance maritime de la zone pour une meilleure prise de décision quant à la sûreté maritime. L'UE a également mis en place d'autres mécanismes volontaires de partage d'informations, notamment les services intégrés de surveillance maritime COPERNICUS¹⁶⁸² qui sont utilisés dans le cadre des présences maritimes coordonnées, de même que l'environnement commun de partage d'informations (CISE)¹⁶⁸³.

673. Renforcement de l'intérêt de l'UE pour la zone. Les présences maritimes coordonnées constituent un symbole visible de la présence maritime de l'UE à l'appui de ses objectifs stratégiques et politiques. La simple présence du navire militaire d'un des États membres de l'UE naviguant sur une zone d'intérêt maritime peut être considérée comme une manifestation d'intérêt de l'UE pour cette zone. Cette manifestation d'intérêt est renforcée lorsque le navire d'un État membre y effectue des escales ciblées, des exercices conjoints, ou encore des activités de renforcement des capacités. Lors de ces escales, des activités sont organisées à bord de ces navires, des exercices ou formations conjoints sont promus par l'UE avec d'autres marines ou États côtiers¹⁶⁸⁴. L'intérêt plus large de l'UE est démontré par l'accueil à bord de ces navires des équipes de navires de différents États membres, tirant ainsi le meilleur parti des moyens navals et de l'expertise des différents États membres.

¹⁶⁸² Fournis par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

¹⁶⁸³ Le CISE est l'Environnement commun de partage d'informations. Pour plus de détail, voir *supra*, paragraphes 346 et s.

¹⁶⁸⁴ Comme l'exercice Obangame Express, dans le golfe de Guinée, entre les marines de plusieurs États membres et des partenaires internationaux.

674. Le bilan des présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée a été très positif au bout d'une année. Elles ont contribué à réduire les incidents de sûreté maritime de plus de 50 % en 2021¹⁶⁸⁵. Les présences maritimes coordonnées ont aussi permis à l'UE d'accroître sa coopération et ses partenariats avec les États côtiers du Golfe de Guinée et les organisations régionales et maritimes de sécurité de l'Architecture de Yaoundé¹⁶⁸⁶. Ce bilan positif a encouragé le Conseil à approuver sa prolongation pour une durée de deux ans¹⁶⁸⁷ et à déployer ce concept dans une autre zone identifiée comme zone d'intérêt maritime, en l'occurrence le nord-ouest de l'océan Indien¹⁶⁸⁸.

¹⁶⁸⁵ <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf> Consulté en janv. 2024.

¹⁶⁸⁶ <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf> Consulté en janv. 2024.

¹⁶⁸⁷ Conclusions du Conseil en date du 21 fév. 2022 étendant et renforçant la mise en œuvre du concept de présences maritimes coordonnées dans le golfe de Guinée
<https://www.consilium.europa.eu/media/54436/st06256-en22.pdf> Consulté en janv. 2024.

¹⁶⁸⁸ Conclusions du Conseil en date du 21 fév. 2022 portant sur la mise en œuvre du concept de présences maritimes coordonnées dans le nord-ouest de l'océan Indien
<https://www.consilium.europa.eu/media/54437/st06255-en22.pdf> Consulté en janv. 2024.

Conclusion du chapitre 2 : La responsabilité primordiale des États du golfe de Guinée dans la lutte contre la piraterie maritime

« En 2022, le nombre d'enlèvements dans le golfe de Guinée a drastiquement chuté en haute-mer laissant penser que la piraterie y est sur le déclin » ;

Gael COGNE¹⁶⁸⁹

675. L'efficacité de contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer dépend fortement de l'engagement continu des États de la région. Force est de relever que les actions menées par l'UE dans le golfe de Guinée pour prévenir la piraterie maritime contribuent au déclin de cette activité tout en renforçant sa position de partenaire fiable et d'acteur du maintien de l'ordre public en mer dans cette région. Mais le succès de ces actions européennes repose majoritairement sur les États de cette région. En effet, les projets financés par l'UE pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée dépendent en grande partie de l'engagement continu des États de la région. Une mise en œuvre efficace et un suivi rigoureux par ces États sont cruciaux pour le succès à long terme de ces projets. Des défis tels que la corruption, le manque de transparence et les capacités institutionnelles limitées peuvent entraver l'efficacité de ces projets. De plus, des changements politiques, des tensions au sein ou entre les États constituent également de potentielles entraves à la réalisation et à la réussite de tels projets. Les récents coups-d'État qui ont eu lieu au Sahel et en Afrique centrale – Niger, Burkina-Faso, Gabon – constituent des facteurs pouvant entraver la réussite de tels projets.

¹⁶⁸⁹ COGNE (G.), La piraterie maritime dans le golfe de Guinée « n'a pas disparu », alerte un rapport pour la Commission, Mer et Marine du 5 janv. 2023, [en ligne], Consulté en janv. 2024.
<https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/la-piraterie-dans-le-golfe-de-guinee-n-a-pas-disparu-alerte-un-rapport-pour-la>

676. En outre, la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée implique une coordination étroite et une collaboration continue et permanente entre les États membres des différentes organisations sous régionales que sont la CEDEAO et la CEEAC. Cette coopération sous-régionale est cruciale pour résoudre les troubles à l'ordre public en mer, et en particulier la piraterie maritime. Tout affaiblissement de cette coopération pourrait entraîner des conséquences sur la mise en œuvre d'actions visant à répondre à cette activité illégale dans le golfe de Guinée. Le fait que trois États du Sahel viennent de quitter la CEDEAO – Mali, Burkina-Faso et Niger – affaiblira cette coordination régionale en compromettant la collaboration entre les États. Cet affaiblissement entraînera de multiples conséquences, notamment : une diminution des ressources disponibles, compromettant ainsi les capacités collectives de la CEDEAO ; une fragmentation des efforts de sécurité, rendant plus difficile la mise en œuvre d'une stratégie régionale cohérente ; un affaiblissement de la légitimité de la CEDEAO en réduisant son influence dans la région, ce qui pourrait compliquer les négociations et les collaborations futures avec d'autres acteurs internationaux.

677. De plus, les États du golfe de Guinée font face à des lacunes inhérentes à leurs systèmes juridiques pénaux, caractérisées par la corruption, la lenteur, l'ancienneté et le manque de cohérence entre les textes juridiques. Cette réalité constitue un obstacle majeur pour la lutte efficace contre la piraterie maritime et nécessite une modernisation substantielle du droit national dans tous les États de la région. Tous les États de cette région doivent en effet adopter des dispositifs juridiques permettant de condamner les actes de piraterie maritime et de vol à main armée en mer, conformément au droit international. Le cadre juridique international de la lutte contre la piraterie maritime est notamment constitué de trois textes ratifiés par quasiment tous les États du golfe de Guinée, en l'occurrence la Convention de Montego Bay de 1982¹⁶⁹⁰, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 et son Protocole additionnel de 2005¹⁶⁹¹. Malgré cette ratification, la transposition en

¹⁶⁹⁰ Qui définit la piraterie en tant qu'acte commis en haute mer, elle exclut les vols à main armée dans les eaux territoriales. Art. 100 à 107 et 110 de la CMB

¹⁶⁹¹ Qui complètent la Convention de Montego Bay en incluant les eaux territoriales, qui imposent une obligation de répression et facilitent la remise des prisonniers et leur extradition. Art. 3, 3 bis, 3 ter, 10, 13,

droit interne demeure lacunaire dans plusieurs États du golfe de Guinée. L'absence de codification et d'harmonisation des réglementations nationales sur cette question entrave la capacité de ces États à poursuivre, incriminer et réprimer efficacement les actes de piraterie maritime.

15 16 et 17 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988. Art. 2, 2 bis, 5, 7, 9, 10 et 11 de son Protocole additionnel de 2005.

CONCLUSION DU TITRE 2 : UNE CONTRIBUTION À LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME ADAPTÉE AUX ENJEUX DE CHAQUE RÉGION

« Pour le golfe de Guinée comme pour le golfe d'Aden, la criminalité en mer est l'une des métastases de l'instabilité à terre, qui façonne en grande partie le modus operandi des pirates maritimes ».

Thierry VIRCOULON, Violette TOURNIER¹⁶⁹²

678. La contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer est adaptée aux enjeux de chaque région. La piraterie maritime représente une menace sérieuse pour la stabilité régionale, la sécurité des voies maritimes internationales et les économies dépendantes du commerce maritime. Dans ce contexte, L'UE a pris des mesures distinctes, mais ciblées pour combattre la piraterie maritime dans les deux régions clefs que sont le golfe d'Aden et le Golfe de Guinée. L'efficacité de ces approches se mesure à leur adaptabilité aux défis géopolitiques et sociaux spécifiques à chaque région.

679. Dans le golfe d'Aden, l'opération Atalanta de l'UE a contribué de manière significative à la réduction des actes de piraterie. Grâce à un mandat clair de l'ONU et à une collaboration étroite avec d'autres acteurs internationaux, cette opération militaire a renforcé la sécurité maritime dans une région qui est vitale pour le commerce mondial. L'approche militarisée, bien que critiquée par certains, est appropriée aux enjeux du Golfe d'Aden, où la faillite de l'État somalien a créé un vide de pouvoir et des opportunités pour les pirates maritimes.

680. Contrairement au golfe d'Aden, le golfe de Guinée présente un ensemble différent de défis et d'acteurs. Plutôt qu'une présence militaire directe, l'UE a choisi de travailler à travers des organisations régionales comme la

¹⁶⁹² VIRCOULON (T.), TOURNIER (V.), Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional. *Politique étrangère*, 2015, 161-174. <https://doi.org/10.3917/pe.153.0161>

CEDEAO et la CEEAC, mettant l'accent sur le renforcement des capacités locales et l'amélioration de la gouvernance. Cette approche est bien adaptée aux enjeux complexes du Golfe de Guinée, où la piraterie maritime est enracinée dans des problèmes socio-économiques plus larges.

681. À travers la prévention de la piraterie maritime dans ces deux régions, l'UE a démontré une capacité d'adaptation remarquable, en choisissant des stratégies qui correspondent aux besoins et aux défis de chaque région. Ce faisant, elle a non seulement amélioré la sûreté maritime, mais elle a aussi contribué à une plus grande stabilité régionale. Les approches de l'UE dans le golfe d'Aden et le golfe de Guinée montrent que des réponses flexibles et ciblées peuvent être extrêmement efficaces pour aborder les problèmes aussi complexes que la piraterie maritime.

CONCLUSION DE LA PARTIE 2 : LA LÉGITIMITÉ ET LA CRÉDIBILITÉ DE L'UE DANS LA GESTION DE CRISES EN MER

« La mer sur toute la planète devient un exutoire lorsque la terre est submergée par les problèmes politiques, économiques, sociaux et environnementaux ».

Khanssa LAGDAMI¹⁶⁹³

683. La contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer est légitime et crédible. La piraterie maritime et l'immigration illégale par voie maritime ne sont que le reflet de problèmes dont les causes profondes relèvent des domaines politique, économique, social et environnemental. L'instabilité politique et le manque d'opportunités économiques alimentent la piraterie maritime, tandis que les conditions de vie insoutenables, exacerbées par des facteurs tels que la guerre et le changement climatique, poussent à l'immigration illégale par voie maritime. Ces deux défis exigent des réponses rapides, coordonnées et efficaces pour garantir le maintien de l'ordre public en mer. C'est la raison pour laquelle la réponse de l'UE va au-delà des mesures sécuritaires pour s'attaquer à leurs racines profondes, en englobant des initiatives visant à promouvoir le développement économique et la stabilité politique dans ces deux régions.

684. La réponse de l'UE à ces défis est particulièrement remarquable, car elle a réussi à mettre en œuvre des opérations de gestion de crise spécifiques qui visent à rétablir et à maintenir l'ordre public en mer. Avec la mobilisation de plusieurs politiques européennes, l'approche de l'UE pour répondre à ces problématiques est globale et intégrée, ce qui démontre sa

¹⁶⁹³ LAGDAMI (K.), Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes en mer Méditerranée, Thèse de doctorat, 2012, Nantes, p. 9.

compréhension profonde des enjeux complexes liés à la piraterie maritime et à l'immigration illégale par voie maritime.

685. La mobilisation cohérente de politiques européennes par l'UE dans la gestion de ces crises maritimes est gage de légitimité et de crédibilité. En adoptant une approche globale pour répondre à ces défis, l'UE renforce sa position en tant que leader dans la gestion des crises maritimes à l'échelle mondiale et consolide sa place d'acteur essentiel dans le maintien de l'ordre public en mer.

CONCLUSION GÉNÉRALE : LE MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER, UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE POUR L'UE

« Je ne cherche pas à connaître les réponses, je cherche à comprendre les questions ».

CONFUCIUS

686. Un long chemin a été parcouru depuis le commencement de cette thèse. Débutée par l'étude de la sécurité et de la sûreté maritimes européennes, l'analyse s'est affinée autour de la notion d'ordre public en mer et plus précisément de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. L'idée de départ était d'analyser le rapprochement entre sécurité et sûreté maritimes européennes dans le but de questionner l'émergence d'une nouvelle politique européenne relative au maintien de l'ordre public en mer. L'idée finalement retenue est celle relative à l'analyse des différentes politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes pour cerner la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer.

687. Au terme de cette étude, que faut-il retenir/conclure de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer ? Et surtout, quelle conclusion est-il possible de tirer du questionnement autour de cette contribution sur la base de l'étude des différentes politiques européennes mobilisées pour rendre les mers plus sûres et plus sécurisées ?

688. La difficile appréhension de la sûreté maritime et l'approche sélective qui a été retenue. La première conclusion que l'on peut tirer de la contribution de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer réside dans la difficile appréhension de la sûreté maritime. Cette complexité découle de la nature intrinsèquement multidimensionnelle de la sûreté maritime, qui mobilise une diversité de compétences, de politiques et de disciplines juridiques. Elle implique une articulation délicate entre le droit pénal interne des

États membres, le droit pénal maritime national, le droit de l'Union européenne et le droit pénal international. Cette diversité de normes engendre des chevauchements juridiques, des zones grises et parfois des conflits de compétence, qui compliquent la mise en œuvre d'une réponse cohérente.

Il a par ailleurs été nécessaire de faire des choix dans le traitement des atteintes à la sûreté maritime. Cette étude s'est concentrée sur les atteintes les plus emblématiques, en l'occurrence celles pour lesquelles l'UE a des actions quantitativement et qualitativement importantes. Cette focalisation a conduit à privilégier des problématiques telles que la lutte contre la piraterie, le trafic d'êtres humains et la lutte contre la pêche INN. Ces enjeux, identifiés comme prioritaires, concentrent les ressources européennes, notamment par le biais des textes, des agences mobilisées et des opérations de gestion de crise. Cette approche sélective souligne également l'impossibilité pratique de traiter toutes les menaces maritimes dans un cadre unique.

689. Le risque cyber est une menace émergente à l'ordre public en mer et la contribution de l'UE doit s'adapter à l'ère du numérique. Le risque cyber est bien réelle mais non traitée dans cette thèse compte tenu de l'action encore limitée de l'UE en ce domaine. En effet, il constitue une menace croissante pour la sûreté maritime, à mesure que les infrastructures portuaires, les systèmes de navigation et les communications deviennent de plus en plus dépendants des technologies numériques. La récente stratégie européenne de sûreté maritime, adoptée en 2023¹⁶⁹⁴, reconnaît l'importance de cette problématique et propose des mesures pour renforcer la résilience des systèmes critiques face aux cyberattaques. Toutefois, cette reconnaissance reste insuffisante au regard de l'ampleur des défis posés par les incidents récents. Par exemple, l'attaque informatique de 2017 contre Maersk a entraîné une paralysie partielle des activités

¹⁶⁹⁴ Conclusions du Conseil sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (EUMSS) et son plan d'action détaillé, Bruxelles, 10 mars 2023, document n° 7102/23.

Cette stratégie constitue un cadre stratégique pour renforcer la sécurité maritime face à des menaces traditionnelles (piraterie, trafic de migrants, crimes organisés) et émergentes, notamment les attaques cybernétiques et hybrides. Cette stratégie met en avant six priorités, dont l'amélioration des capacités en cybersécurité pour protéger les infrastructures maritimes critiques et assurer une résilience accrue contre les menaces numériques
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023JC0008>

de l'un des plus grands transporteurs maritimes mondiaux, perturbant gravement les chaînes logistiques internationales. Plus récemment, les ports de Rotterdam et d'Anvers ont également été victimes de cyberattaques ciblées, démontrant la vulnérabilité des infrastructures européennes.

Le cyberspace maritime est devenu un nouveau champ d'affrontement, où des acteurs étatiques et non étatiques exploitent les failles numériques pour saboter, espionner ou détourner des ressources. Ces attaques ne se limitent pas aux grandes entreprises ou ports : elles peuvent également cibler des navires pour perturber leur navigation ou voler des données sensibles, menaçant ainsi non seulement l'économie maritime, mais aussi l'ordre public en mer. Face à ces enjeux, il est impératif que l'Union européenne adopte une approche plus ambitieuse et coordonnée. D'une part, elle pourrait renforcer les exigences de cybersécurité en élargissant les obligations introduites par la directive NIS 2 (2022)¹⁶⁹⁵ au secteur maritime, incluant des audits réguliers, des systèmes de détection des intrusions et une meilleure protection des données critiques. D'autre part, elle devrait encourager une coopération accrue entre les États membres, les agences spécialisées comme l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité (ENISA), afin de partager les informations sur les cybermenaces et d'harmoniser les réponses.

Par ailleurs, l'Union gagnerait à intégrer la cybersécurité maritime dans ses accords de coopération internationale, notamment avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et les partenaires stratégiques extra-européens, afin de définir des standards globaux. Enfin, le développement de centres régionaux d'excellence en cybersécurité maritime, combiné à la formation obligatoire des acteurs du secteur (capitaines, exploitants portuaires, logisticiens), permettrait de mieux anticiper et contrer ces menaces. L'intégration complète de ce risque dans les politiques européennes relatives à la mer et à l'ordre public en mer constituerait

¹⁶⁹⁵ Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union (directive NIS 2), (JOUE) L 333/80, le 27 décembre 2022. Cette directive remplace la directive NIS de 2016 et renforce les obligations en matière de cybersécurité pour les opérateurs de services essentiels, notamment dans les secteurs de l'énergie, des transports, de la santé, et inclut les infrastructures portuaires et maritimes.

une avancée décisive pour garantir un espace maritime sûr face aux défis de l'ère numérique.

690. Le maintien de l'ordre public en mer est une préoccupation majeure pour l'UE. La troisième conclusion qu'il est possible de tirer de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer est que ce domaine occupe une place de choix parmi les préoccupations de l'UE. Pour en arriver à cette conclusion, il a semblé pertinent de mettre en exergue l'importance tant quantitative que qualitative des textes de l'UE en matière de sécurité et de sûreté maritimes, ces textes constituant le champ d'études privilégié de cette thèse. Sur plusieurs décennies, l'UE a en effet été à l'origine d'une centaine de textes¹⁶⁹⁶ visant à contribuer au maintien de l'ordre public en mer. Ces textes donnent un bref aperçu de la chronologie des réponses de l'UE à des questions de maintien de l'ordre public en mer, et aussi de la place qu'occupent ces questions en termes de préoccupation au sein de l'UE.

691. L'alliance des approches intergouvernementale et intégrée est une clé de l'efficacité de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. Au terme de cette thèse, pour revenir sur le choix fondamental de distinguer l'action dans le cadre d'une coopération intergouvernementale et celle dans le cadre d'une politique intégrée, on peut se poser plusieurs questions : notamment quelles sont les différences significatives en termes d'efficacité du maintien de l'ordre public en mer ? Un modèle se révèle-t-il plus probant ?

La distinction entre l'action dans le cadre d'une coopération intergouvernementale et celle dans le cadre d'une politique intégrée soulève des enjeux fondamentaux pour le maintien de l'ordre public en mer, mais il n'existe pas de modèle universellement plus probant que l'autre. Chaque approche présente des avantages et des inconvénients, qui dépendent des contextes spécifiques dans lesquels elles sont appliquées.

Toutefois, si l'on devait procéder à une comparaison, deux critères majeurs émergent : la cohérence et la mobilisation des ressources. Dans ces domaines,

¹⁶⁹⁶ La liste chronologique de l'ensemble de ces textes se trouve dans la bibliographie.

les politiques intégrées semblent plus efficaces, grâce à la mutualisation des ressources à l'échelle européenne, offrant une réponse plus homogène face à la fragmentation des approches nationales. En revanche, la flexibilité, qui permet une adaptation plus rapide aux circonstances et aux besoins spécifiques, demeure un point fort de la coopération intergouvernementale.

Il convient cependant de souligner que ces deux modèles ne sont pas antagonistes, mais complémentaires. La combinaison de la coopération intergouvernementale et de l'intégration permet de tirer parti des forces de chaque approche, optimisant ainsi l'efficacité de l'action européenne. En somme, c'est la synergie des deux stratégies qui permet à l'UE de répondre efficacement aux défis du maintien de l'ordre public en mer, en conciliant souplesse opérationnelle et puissance de coordination à l'échelle européenne.

692. Le juge européen à un rôle déterminant dans le maintien de l'ordre public en mer. Le juge de l'Union européenne occupe une place essentielle dans la structuration et l'application des règles relatives à la sécurité et de la sûreté maritimes européennes. À travers une jurisprudence dense et évolutive, la CJUE a affirmé son rôle de garant des obligations des États membres. Par exemple, l'arrêt *Commission c. Pologne*¹⁶⁹⁷ illustre la manière dont le juge s'assure de l'application uniforme des règles de sécurité maritime, tandis que *Bosphorus Queen Shipping*¹⁶⁹⁸ montre comment les normes européennes s'articulent avec les exigences internationales en matière de responsabilité des acteurs maritimes. Dans le domaine de la pêche illicite, l'avis consultatif du Tribunal international du droit de la mer¹⁶⁹⁹ témoigne de l'importance du dialogue inter-juridictionnel pour résoudre les différends liés à la gestion des ressources marines. La CJUE a également façonné des principes structurants tels que l'effet direct¹⁷⁰⁰ et la primauté du droit de l'Union¹⁷⁰¹, qui trouvent une application concrète dans le contexte maritime.

Par ailleurs, le rôle du juge européen ne se limite pas aux seuls arrêts rendus par la CJUE. Le dialogue avec d'autres juridictions, telles que la Cour

¹⁶⁹⁷ CJUE, 29 avr. 2015, *Commission c/ Pologne*, aff. C-623/13.

¹⁶⁹⁸ CJUE, 13 septembre 2018, *Bosphorus Queen Shipping*, aff. C-15/17.

¹⁶⁹⁹ TIDM, avis consultatif du 8 octobre 2015, *Commission c/ Conseil*, affaires 3/15 et 4/15.

¹⁷⁰⁰ CJCE, 15 juillet 1964, *Costa c Enel*, aff. 6/64.

¹⁷⁰¹ CJCE, 17 déc. 1970, *Internationale Handelsgesellschaft*, aff. 11/70.

européenne des droits de l'homme (CEDH) ou le Tribunal international du droit de la mer (TIDM), enrichit et renforce l'ordre juridique européen. L'arrêt *Hirsi Jamaa c. Italie*¹⁷⁰² portant sur le refoulement en mer, éclaire les obligations des États en matière de droits fondamentaux, obligations souvent reprises dans les interprétations de la CJUE. De même, les décisions des juridictions françaises, comme *Commune de Mesquer c. Total*¹⁷⁰³, qui porte sur la responsabilité environnementale en cas de pollution maritime, s'inscrivent dans cette logique d'interactions juridiques. Ces interactions permettent non seulement d'harmoniser les pratiques, mais également de renforcer la légitimité et l'effectivité des normes, tout en adaptant leur application aux défis globaux. Le juge européen se révèle ainsi un acteur indispensable, non seulement pour la consolidation du droit de l'Union, mais aussi pour la coopération entre ordres juridiques dans un domaine transnational.

693. Les agences européennes sont des acteurs majeurs du maintien de l'ordre public en mer. L'autre conclusion – en lien direct avec la précédente – qu'il est possible de tirer de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer est que cette contribution repose en très grande partie sur les agences européennes, car ces dernières couvrent tous les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes.

La réalité des troubles à l'ordre public en mer constitue en effet un défi auquel l'UE tente de répondre à travers la création des agences européennes décentralisées¹⁷⁰⁴. Les actions de ces agences européennes ont pour fondements juridiques les dispositions du Traité qui servent de bases juridiques aux politiques à la mise en œuvre desquelles elles participent. Les actes qui créent et déterminent le statut de ces agences européennes ont donc le même fondement juridique que les différentes politiques relatives à la sécurité et à la sûreté maritime qui ont été étudiées dans le cadre de cette thèse¹⁷⁰⁵.

¹⁷⁰² CEDH, *Hirsi Jamaa c/ Italie*, 23 février 2012, req. n° 27765/09.

¹⁷⁰³ Tribunal de commerce de Saint Nazaire, 16 déc. 2000, affaire *Commune de Mesquer c/ Total*, aff. n° 04-12.315

¹⁷⁰⁴ Que sont l'agence européenne de sécurité maritime (AESM), l'agence européenne de contrôle des pêches (AECF), l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex), l'agence européenne pour l'environnement (AEE), et l'office européen de police (Europol).

¹⁷⁰⁵ En l'occurrence la politique des transports (Art. 90 à 100 du TFUE), la politique de l'UE dans le domaine de l'environnement (Art. 191 à 193 du TFUE), la politique commune de l'agriculture et de la pêche (Art. 38

694. L’interconnexion¹⁷⁰⁶ entre les agences européennes est un atout pour le maintien de l’ordre public en mer. Il importe de souligner la relation d’interconnexion qui existe entre les agences européennes contribuant au maintien de l’ordre public en mer et celles créées dans le cadre de l’Espace de Liberté, de Sécurité et de Justice (ELSJ). Ces dernières, au nombre de six, ont été établies pour renforcer la coopération entre les autorités nationales dans des domaines spécifiques liés à la sécurité, la justice et la gestion des flux migratoires. Il s’agit notamment d’Europol, de Frontex, du Bureau européen d’appui en matière d’asile (EASO), de l’Unité de coopération judiciaire de l’UE (Eurojust), du Collège européen de police (CEPOL) et de l’Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d’informations à grande échelle (EU-LISA).

Dans le cadre du maintien de l’ordre public en mer, deux de ces agences, principalement Frontex et Europol, jouent un rôle actif, en particulier dans la lutte contre l’immigration clandestine et les trafics illicites. Cette contribution reflète une **complémentarité fonctionnelle** : les missions des agences de l’ELSJ rejoignent certaines finalités du maintien de l’ordre public en mer lorsqu’il s’agit de garantir la sécurité et de prévenir des activités illicites à l’échelle européenne. Cependant, ces missions se limitent aux domaines relevant de leurs compétences spécifiques et ne couvrent pas l’ensemble des enjeux de l’ordre public en mer, tels que la régulation de la pêche ou la protection de l’environnement maritime, qui relèvent d’autres cadres juridiques et politiques.

Ainsi, loin d’être dans une logique de substitution ou de superposition, les actions des agences de l’ELSJ participent, dans leurs champs respectifs, à renforcer les capacités des États membres et de l’UE pour répondre à des défis communs en mer, tout en coexistant avec des objectifs et des structures propres au maintien de l’ordre public maritime.

695. Les avantages du recours aux agences européennes pour le maintien de l’ordre public en mer. Le recours aux agences européennes présente un certain nombre d’avantages, contribuant ainsi à un maintien efficace de l’ordre public en mer. Tout d’abord ce recours garantit une mise en œuvre

à 44 du TFUE), les politiques relatives aux contrôles aux frontières, à l’asile et à l’immigration (Art. 77 à 80 du TFUE), et la coopération policière et judiciaire en matière pénale (Art. 82 à 86 du TFUE)

¹⁷⁰⁶ Voir en Annexe n° 26, le schéma relatif à cette interconnexion.

effective des politiques européennes relatives au maintien de l'ordre public en mer. Cette garantie repose sur le statut et le contrôle de ces agences européennes. En effet, leurs conditions de création¹⁷⁰⁷, leur structure¹⁷⁰⁸, leurs pouvoirs¹⁷⁰⁹, leur régime budgétaire¹⁷¹⁰ et les différents contrôles¹⁷¹¹ auxquels elles sont soumises garantissent un accomplissement effectif de leurs différentes missions dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer.

Au-delà, l'autre avantage du recours aux agences est la coopération stratégique qu'elles nouent entre elles. Cette coopération se justifie par le fait que, très souvent, les moyens employés par une agence peuvent être utiles pour une autre Agence. Les systèmes déployés par chacune des agences sont complémentaires, aucune ne se substitue à l'autre. Grâce à cette coopération, les données qu'elles traitent sont plus complètes et donc plus efficaces. Cette coopération permet en cela une mutualisation de leurs compétences respectives

¹⁷⁰⁷ Avant la création d'une agence décentralisée, une évaluation a priori prenant la forme d'une analyse d'impact est menée. Le but est de déterminer si la création de cette agence est nécessaire. Point 7 du projet d'accord interinstitutionnel pour l'encadrement des agences européennes de régulation, COM/2005/0059 final ; Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Agence européenne – Orientation pour l'avenir, SEC(2008) 323, COM/2008/0135 final.

¹⁷⁰⁸ Les agences décentralisées sont dirigées par un directeur exécutif et sont dotées d'un conseil d'administration et d'un ou de plusieurs comités d'expert. BLIN (O.), Les structures des agences de l'UE, in COUZINET (J. – F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 pp. 79-95, préc. p. 82 et s.

¹⁷⁰⁹ Les pouvoirs détenus par les agences européennes sont divers et variés. L'agence européenne pour l'environnement (AEE) est par exemple chargée de collecter, d'analyser, de transmettre et de mettre en réseau une information objective, fiable et facilement accessible. Ces pouvoirs proviennent des institutions. En effet, les institutions européennes délèguent certains de leurs pouvoirs aux agences européennes. Cette délégation est très encadrée par la jurisprudence de la CJUE. En effet, en vertu de la jurisprudence Meroni c/ Haute Autorité du 13 jan. 1958, aff. 9/56 et de la jurisprudence Royaume-Uni c/ Parlement européen et Conseil du 22 jan. 2014, aff. C-270/12, la délégation des pouvoirs est subordonnée au respect de trois conditions : les pouvoirs délégués doivent provenir des traités, la délégation doit être nécessaire à l'accomplissement des missions confiées à l'agence, la délégation ne doit concerner que les pouvoirs précis susceptibles d'un contrôle rigoureux.

¹⁷¹⁰ Le régime budgétaire varie d'une agence à l'autre. Certaines agences perçoivent une contrepartie pour service rendu, d'autres sont financées par des contributions des États membres, d'autres sont autonomes financièrement, et la plupart sont financées par une subvention inscrite au budget général de l'UE. DUSSART (V.), L'autonomie financière des agences européennes, in COUZINET (J. – F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, pp. 97-111.

¹⁷¹¹ Les agences européennes disposent de la personnalité juridique. Leurs actions engagent donc leur responsabilité et ne sont pas imputables aux institutions européennes. Elles sont sujettes à des mécanismes de contrôle juridictionnel, administratif, politique, budgétaire. MOLINIER (J.), Le régime contentieux des agences de l'UE, in COUZINET (J. – F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 113-129.

qui, comme évoquées plus haut, ont beaucoup évolué depuis la création des agences européennes.

696. Vers l'émergence d'une politique européenne relative au maintien de l'ordre public en mer ? Du questionnement que soulève l'émergence d'une nouvelle politique européenne relative au maintien de l'ordre public en mer, on peut relever les éléments qui pourraient en être les freins, et ceux qui pourraient en être les vecteurs. Aux nombres des freins, on peut citer les politiques sectorielles issues du processus d'intégration, étudiées en première partie de cette thèse. Ces politiques sont des freins, car elles sont prises séparément pour atteindre un objectif et sans réelle interaction directe l'une avec l'autre. Au nombre des vecteurs on peut citer les politiques européennes issues du processus de coopération intergouvernementale, étudiées dans la seconde partie de cette thèse. Ces politiques sont de potentiels vecteurs, car elles sont certes prises séparément, mais elles visent conjointement à atteindre un même objectif. Ce rapport qui les lie en fait de potentiels vecteurs d'une politique européenne relative au maintien de l'ordre public en mer.

697. Vers une meilleure coordination européenne des enjeux maritimes. Les différentes conclusions tirées dans cette étude appellent à une réflexion plus large sur la **coordination européenne des enjeux maritimes**. Le maintien de l'ordre public en mer demeure une préoccupation majeure, mais le cadre actuel de l'UE, bien qu'ambitieux, reste fragmenté et parfois insuffisant face aux défis contemporains. La nécessité de renforcer l'intégration des politiques maritimes et d'optimiser la coordination entre les agences européennes soulève des questions fondamentales : Peut-on envisager une révision en profondeur des traités européens pour offrir à l'UE un cadre juridique plus cohérent et efficace dans ce domaine ? Peut-on envisager la création d'une véritable compétence maritime globale pour l'UE.

698. Ces interrogations mettent en lumière la nécessité de repenser la coordination européenne des enjeux maritimes. C'est dans cette perspective

qu'il convient désormais de proposer des solutions concrètes, en s'appuyant sur les analyses menées au long de cette thèse.

La présente étude a permis de dégager un certain nombre de conclusions majeures, qui constituent autant de réponses aux questions soulevées sur la contribution de l'Union européenne au maintien de l'ordre public en mer. Ces conclusions, fondées sur une analyse approfondie des politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, forment les opinions principales défendues dans cette thèse. Elles témoignent d'une volonté de dépasser la simple observation de ces politiques pour proposer des pistes d'amélioration et des solutions concrètes face aux troubles à l'ordre public en mer. Ces opinions, que l'on se propose de rappeler sous forme résumée de positions de thèse, traduisent une ambition de renforcement de la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer.

La mise en place d'un Code européen de sécurité et de sûreté maritimes garantirait plus d'efficacité à la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer. Comme évoqué précédemment, il existe actuellement une centaine de textes européens relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes. La mise en place d'un Code européen pour ces deux domaines faciliterait considérablement la lisibilité, l'étude et l'utilisation de tous ces textes. Aussi, grâce à la mise en place d'un Code commun de sécurité et de sûreté maritimes, l'UE pourrait harmoniser les règles et les pratiques en matière de sécurité et de sûreté maritimes pour assurer une approche plus globale et plus cohérente dans ces deux domaines. Cela faciliterait aussi la mise en œuvre et la surveillance de l'application des normes issues de ces deux domaines dans toute l'UE, ce qui garantirait plus d'effectivité et d'efficacité.

Cependant, la mise en place d'un Code européen de la mer assurerait encore plus d'efficacité. Plus globalement, un Code européen de la mer pourrait être mis en place. Ce Code rassemblerait tous les textes européens relatifs à la mer et permettrait une plus grande clarté et lisibilité des normes européennes relatives à la mer. Ce Code européen de la mer pourrait avoir une structure tripartite : Une **partie générale** définissant les principes fondamentaux et la compétence de l'UE en matière maritime. Une **partie réglementaire** regroupant les normes techniques relatives à tous les domaines se rapportant à la mer et pour lesquels l'UE est compétente. Une **partie institutionnelle** définissant les rôles des agences européennes, des États

membres et des institutions européennes dans l'application des normes. Pour sa mise en œuvre, un groupe de travail constitué d'experts juridiques, de praticiens et de représentants des États membres pourrait élaborer ce Code, sous l'égide de la Commission européenne, suivi d'un processus législatif pour son adoption.

La création d'une véritable compétence maritime globale pour l'UE est une étape clef. Une refonte des articles des traités relatifs aux compétences de l'UE pour la mer pourrait être envisagée. En effet, dans l'état actuel, les compétences de l'UE relatives à la mer se rapportent à plusieurs domaines et sont éparpillées entre plusieurs articles des deux traités européens. Il est pertinent de conférer à l'UE une véritable compétence pour toutes les questions maritimes/relatives à la mer, et rassembler ces questions dans un seul et même titre des traités européens. De cette véritable compétence pour les questions maritimes, pourrait découler la mise en place d'un code européen pour la mer, et même une agence européenne unique pour tous les domaines relatifs à la mer, ce qui garantirait très certainement davantage de cohérence.

Une agence européenne unique pour la mer est nécessaire pour renforcer la coordination, l'efficacité et la mutualisation des ressources en matière de sécurité et de sûreté maritimes. Actuellement, de nombreuses agences européennes (EMSA, Frontex, Europol) agissant dans le domaine maritime. Si elles ont le mérite d'être complémentaires dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer, certaines d'entre elles ont des compétences qui se chevauchent. La création d'une agence européenne unique pour la mer permettrait de centraliser les compétences et de garantir une action cohérente et intégrée. Cette agence regrouperait les rôles actuellement répartis entre plusieurs entités, en assurant une coopération fluide et une meilleure coordination des actions opérationnelles. Cette structure pourrait avoir un mandat étendu, couvrant la sécurité, la sûreté, la gestion des frontières et la surveillance maritime de façon globale. Cette agence unique permettra de renforcer l'expertise technique de l'UE et ses compétences dans le secteur maritime, de développer une vision plus intégrée des questions maritimes, de fournir une expertise plus grande et plus solide pour contrôler le respect du droit européen de la mer, et enfin de faciliter l'implication du public et la participation de toutes les parties prenantes concernant les politiques maritimes de l'UE.

LISTE DES ANNEXES

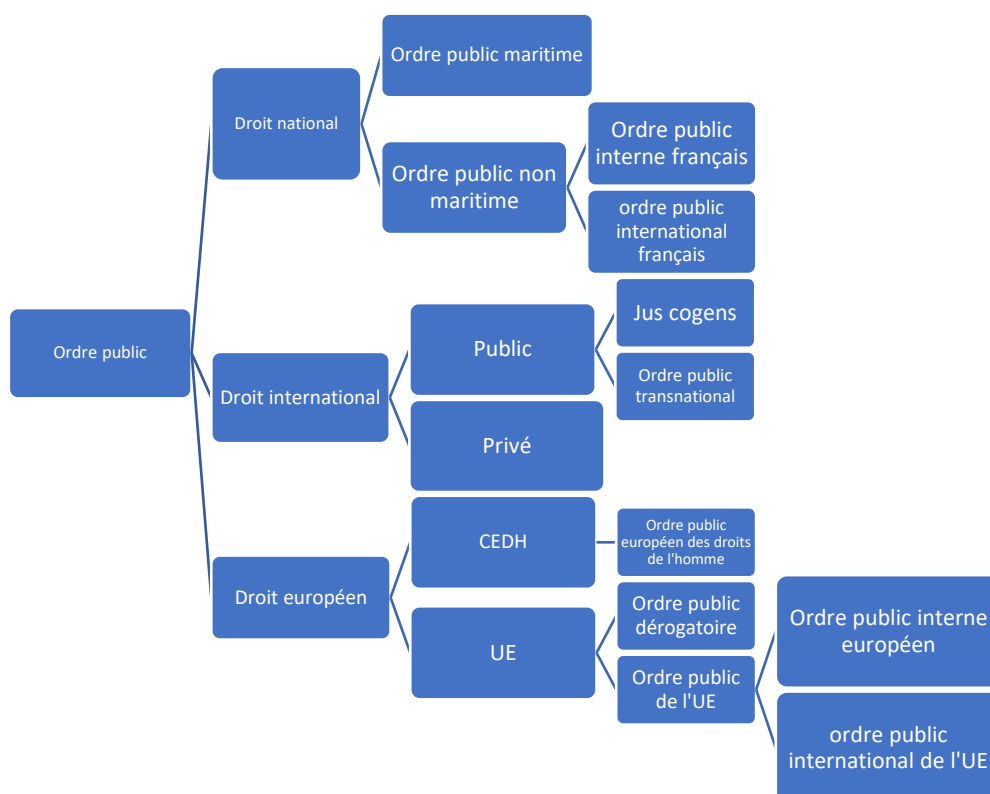
Annexe n° 1 : Carte présentant les frontières maritimes extérieures des États membres de l'UE	430
Annexe n° 2 : Schéma présentant les différents ordres juridiques de l'ordre public	431
Annexe n° 3 : Schéma présentant les composantes de l'ordre public en droit interne français	432
Annexe n° 4 : La définition des différents « ordres publics » en droit interne français	433
Annexe n° 5 : Les éléments qui entretiennent la confusion entre les notions de sécurité et sûreté maritimes	436
Annexe n° 6 : Article du journal « Le monde » qui met en évidence la confusion entre sécurité et sûreté maritimes	440
Annexe n° 7 : Les notions de sécurité et de sûreté dans d'autres domaines, Définition des notions voisines à la sécurité et à la sûreté maritimes	441
Annexe n° 8 : La définition des différentes infractions portant atteinte à la sûreté maritime	443
Annexe n° 9 : Schéma sur les éléments constitutifs de la notion d'ordre public en mer ...	451
Annexe n° 10 : Tableau présentant la répartition des politiques de l'UE par type de compétence de l'UE	452
Annexe n° 11 : Tableau récapitulatif des compétences générales de l'UE	453
Annexe n° 12 : Tableau de présentation des compétences de l'UE pour maintenir l'ordre public en mer	454
Annexe n° 13 : Les atouts et les inconvénients du partage de compétences entre l'UE et ses États membres dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer	455
Annexe n° 14 : Analyse des définitions doctrinales de la notion de politique européenne	465
Annexe n° 15 : Tableau présentant les éléments de définition de la notion de politique européenne	468
Annexe n° 16 : Les diverses formes d'agences européennes	470
Annexe n° 17 : Schéma représentant la distinction entre politiques cloisonnées et politiques décloisonnées	473
Annexe n° 18 : Historique de la Politique commune de la pêche	474
Annexe n° 19 : Modèle de certificat de capture	477
Annexe n° 20 : Historique de l'Espace de liberté sécurité et justice	478
Annexe n° 21 : Le rôle d'Europol dans la lutte contre la piraterie maritime	480
Annexe n° 22 : Carte du golfe d'Aden	484
Annexe n° 23 : Carte du golfe de Guinée	485
Annexe n° 24 : Carte de l' « architecture de Yaoundé »	486
Annexe n° 25 : Schéma représentant l' « Architecture de Yaoundé »	487
Annexe n° 26 : Schéma sur l'interconnexion entre les agences maintenant l'ordre public en mer et les agences de l'ELSJ	488

ANNEXE N° 1 : CARTE PRESENTANT LES FRONTIERES MARITIMES EXTERIEURES DES ÉTATS MEMBRES DE L'UE

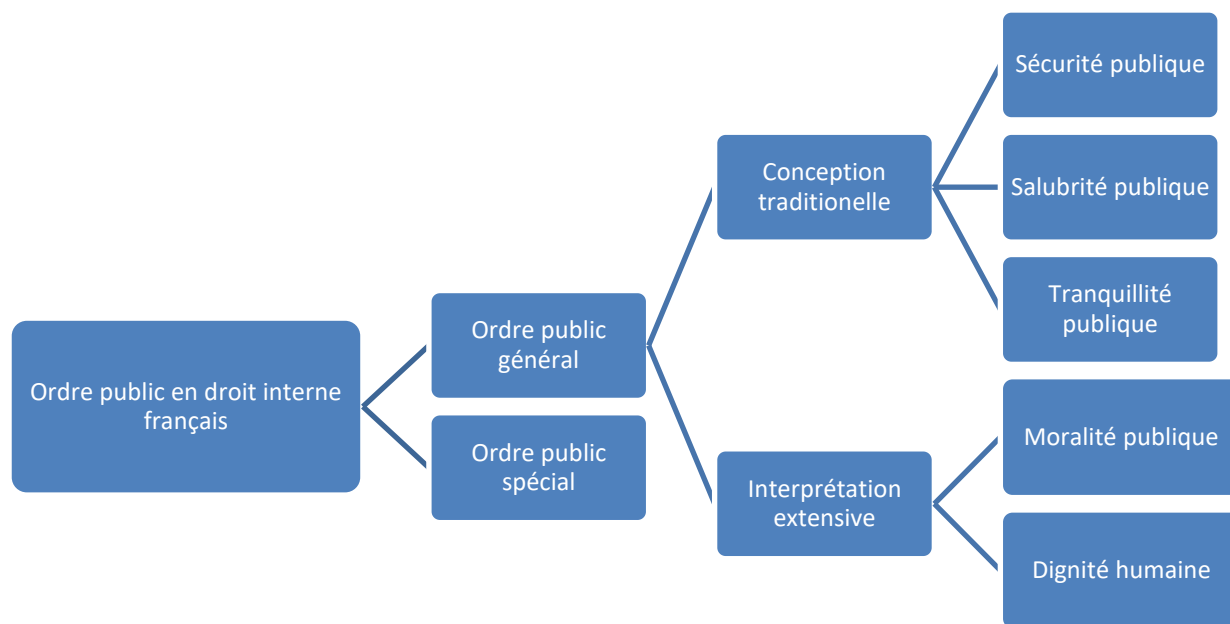


Reproduit avec l'aimable autorisation de Lovell Johns, Oxford, Royaume-Uni, www.lovelljohns.com. Drapeaux reproduits par Lovell Johns, Oxford, Royaume-Uni, et authentifiés par le Flag Research Center (Centre de recherches sur les drapeaux), Winchester, Mass., 01890, États-Unis.

ANNEXE N°2 : SCHEMA PRESENTANT LES DIFFERENTS ORDRES JURIDIQUES (ECHELONS) DE L'ORDRE PUBLIC



**ANNEXE N° 3 : SCHEMA PRESENTANT LES COMPOSANTES DE L'ORDRE PUBLIC
EN DROIT INTERNE FRANÇAIS**



ANNEXE N° 4 : LA DEFINITION DES DIFFERENTS « ORDRES PUBLICS » EN DROIT INTERNE FRANÇAIS

L'ordre public en droit administratif et en contentieux administratif. En droit public interne, il faut établir une distinction entre ordre public procédural et l'ordre public en matière de police administrative. L'ordre public procédural permet d'assurer l'efficacité technique de l'action administrative et de garantir la protection du droit des administrés. C'est par exemple le cas des moyens d'ordre public en vertu desquels le juge refuse de recevoir un recours pour excès de pouvoir contre une décision hors délai¹⁷¹². L'ordre public en matière de police administrative quant à lui garantit la paix sociale en limitant les libertés individuelles. La police administrative est l'une des modalités principales de l'action de l'administration. Elle se manifeste par des prescriptions unilatérales et vise à préserver ou à rétablir l'ordre public. L'ordre public est donc composé de trois éléments (trilogie municipale), sécurité salubrité tranquillité publique. Ces éléments fondent les pouvoirs de police du maire¹⁷¹³.

L'ordre public en droit civil, en droit des contrats et en procédure civile. En droit privé interne, l'ordre public est le caractère des règles juridiques qui s'imposent pour des raisons de moralité ou de sécurité impératives dans les rapports sociaux. L'ordre public évince ou frappe de nullité les normes qui lui sont contraires. En effet, selon l'article 6 du Code civil¹⁷¹⁴, on ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs. Cet article frappe de nullité les conventions contraires aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs. Aussi, l'ancien article 1133 du Code civil disposait que la cause est illicite non seulement quand elle est prohibée par la loi, mais aussi quand elle est contraire aux bonnes mœurs et à l'ordre public. Cette nullité de la cause a disparu depuis la réforme du droit des contrats en octobre 2016.

¹⁷¹² CE 6 jan. 1928 GRAINETIER Rec. P. 28.

¹⁷¹³ MOREAU (J.), Polices administratives, Théorie générale, J.C.A., fasc. 200, § 3, 1993 ; RIVERO (J.), WALINE (J.), Droit administratif, Dalloz, 15^{ème} éd., 1994, n° 435 ; CHAPUS (R.), Droit administratif général, Montchrestien, T. I, 11^{ème} éd., 1997, n° 770.

¹⁷¹⁴ Art. 6 du Code civil français : « On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs ».

L'ordre public en droit pénal et procédure pénale. En droit pénal, une infraction est une atteinte à l'ordre public en ce qu'elle constitue en droit et en fait à la fois une atteinte aux règles normales de la vie sociale et un bouleversement d'un équilibre local de tranquillité publique. En procédure pénale, la prescription de l'action publique constitue une exception péremptoire et d'ordre public qui peut être soulevée à tout moment de la procédure¹⁷¹⁵.

L'ordre public en droit international privé. En droit international privé, l'ordre public sert à écarter l'application d'une loi étrangère parce que contraire aux conceptions sociales et juridiques d'un État. C'est ce qu'on appelle l'exception d'ordre public international. L'ordre public ici doit être différencié des lois de police qui sont des lois d'application immédiate et qui s'appliquent sans recours à la méthode de conflit de lois¹⁷¹⁶.

L'ordre public en droit constitutionnel. Le Conseil constitutionnel contrôle la conciliation opérée par le législateur entre l'objectif de sauvegarde de l'ordre public et les libertés garanties par la constitution¹⁷¹⁷.

¹⁷¹⁵ Crim., 20 janv. 2009, n° 08-80.021, Bull. crim. n° 21, D. 2009. 502 ; AJ pénal 2009. 177, obs. C. Girault.

¹⁷¹⁶ TRAIN (F. - X.) et JOBARD-BACHELIER (M. - N.), L'ordre public international . Conditions d'intervention de l'exception d'ordre public. Applicabilité des règles étrangères et appartenance des valeurs au for. Origine et contenu des valeurs intangibles du for, J. - Cl. Civil Code, fasc. 42, 2010, n° 1 ; SINAY-CYTERMANN (A.), Les tendances actuelles de l'ordre public international, in Les relations privées internationales, Mélanges en l'honneur du professeur Bernard AUDIT, LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2014, p. 635 et s. ;

FORTEAU (M.), L'ordre public transnational ou réellement international. L'ordre public international face à l'enchevêtrement croissant du droit international privé et du droit international public, Journal de droit international (Clunet), 2011, doct. 1, p. 3, spéc. n° 10, p. 7. ;

LALIVE (P.), Ordre public transnational (ou réellement international) et arbitrage international, Rev. arb. 1986, p. 329 et s. ;

AMINI (S.), Les ordres publics international et économique en droit international : entre confrontation et articulation, Thèse de doctorat Dactyl., Université Panthéon-Sorbonne, Paris 2012, p. 138 et s. et p. 350 et s. ;

DOMESTICI (M. - J.), Recherche sur l'ordre public international, Thèse de doctorat, Nice, 1979 ;

BERNARD (P.), La notion d'ordre public en droit administratif, Thèse de doctorat, 1963, p. 251. ;

LAGARDE (P.), Recherche sur l'ordre public en droit international privé, LGDJ, Paris, 1959 ;

FOYER (J.), Remarques sur L'évolution de l'exception d'ordre public depuis la thèse de Paul LAGARDE, in Droit international privé, esprit et méthode. Mélanges en l'honneur de Paul LAGARDE, Dalloz, Paris, 2005, p. 285 et s. ;

LIBCHABER (R.), L'exception d'ordre public en droit international privé, in Ordre public à la fin du XXème siècle (Dir. REVET (Th.)), Dalloz Paris, 1996, p. 65 et s. ;

BATIFFOL (H.), et LAGARDE (P.), Traité de droit international privé, 8^{ème} éd., LGDJ, Paris, 1993, p. 567 et s.

¹⁷¹⁷ DRAGO (G.), Avant-propos, in Cour de cassation, Rapport annuel 2013 : L'ordre public, La documentation française, 2014, pp. 91-96, spéc. p. 92.

L'ordre public économique qui peut être de direction ou de protection¹⁷¹⁸.

L'ordre public de direction permet d'orienter la vie économique et contractuelle dans une direction favorable à l'utilité sociale. Cette orientation permet notamment d'évincer les pratiques telles que les ententes ou les abus de position dominante. L'ordre public de protection vise à assurer une justice sociale par la réparation des déséquilibres provoqués les contrats entre notamment d'une part le consommateur ou l'employé, et d'autre part l'employeur ou le vendeur.

L'ordre public en droit du travail ou l'ordre public social. Il encadre les rapports entre employeurs et employés¹⁷¹⁹. Lorsqu'il permet d'assurer aux employés une protection maximale, on parle d'ordre public de protection. En effet, les normes étatiques prévoient un minimum qui ne peut être dérogé par l'employeur que dans le sens le plus favorable à l'employé. En droit du travail, on distingue aussi l'ordre public absolu, constitué de normes indérogeables touchant l'intérêt général, les droits fondamentaux de l'Homme et les libertés individuelles et collectives.

¹⁷¹⁸ CARBONIER (J.), Droit civil, t. 4 PUF, 2000, n° 71 ; FLOUR (J.), AUBERT (J. L.), SAVAUX (F.), Les obligations, t. 1, éd. A. Collin, 2002, coll. U Droit, n° 290.

¹⁷¹⁹ BAILLY (P.), PIGNARRE (G.), BLATMAN (M.), VERICEL (M.), Conditions de travail, Dalloz, 2022.

ANNEXE N° 5 : LES ELEMENTS QUI ENTRETIENNENT LA CONFUSION ENTRE LES NOTIONS DE SECURITE ET SURETE MARITIMES

En langue anglaise comme en langue française, la distinction entre sécurité et sûreté maritimes est pourtant claire¹⁷²⁰, « *Maritime security* » pour sûreté maritime, et « *maritime safety* » pour sécurité maritime. Mais la confusion entre les deux notions est largement entretenue, notamment par la législation européenne, la doctrine, les médias et les rapports de l'assemblée générale des Nations Unies (ci-après AGNU).

En ce qui concerne la législation européenne, le Livre vert du 7 juin 2006 intitulé « Vers une politique maritime de l'Union : vision des océans et des mers » n'établit pas une différence entre la sécurité et la sûreté maritime dans son contenu. Ainsi, le règlement 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires se fonde à la fois sur la Convention Solas et sur le Code ISPS, mêlant ainsi la sécurité et à la sûreté maritimes.

La stratégie européenne de sûreté maritime de l'Union européenne du 24 juin 2014 complétée ultérieurement¹⁷²¹ aborde des éléments de sécurité maritime, créant ainsi une confusion ou un pont entre celles-ci. Bien plus, au sein de cette stratégie, les actions et mesures de lutte contre les migrations clandestines se rapprochent énormément de celles menées dans le cadre de la politique européenne de sécurité maritime. Cette liaison que semble effectuer cette stratégie européenne de sûreté maritime permet d'envisager des pistes de rapprochement entre les notions de sécurité et de sûreté maritimes, ouvrant ainsi la voie soit à une potentielle redéfinition de la notion de sûreté maritime, définition qui pourrait peut-être englober plus d'éléments que ceux initialement prévus lors de l'émergence de la notion, soit à une potentielle définition d'une nouvelle notion qui engloberait ces deux notions.

¹⁷²⁰ KLEIN (N.), *Maritime security and the law of the sea*, éd. OUP, 2011, p. 8.

MEJIA JR (M.), *Maritime gerrymandering: dilemmas in defining piracy, terrorism, and other acts of maritime violence*, *Journal of international commercial law*, vol. 2, 2003, p. 154.

¹⁷²¹ Tout particulièrement par un plan d'action adopté par le Conseil le 16 décembre 2014 et un document de travail de la Commission européenne du 22 juin 2016 (*Staff working document*) sur la mise en œuvre de ce plan d'action.

En ce qui concerne la doctrine, plusieurs auteurs entretiennent cette confusion, notamment Olivier BLIN dans son article intitulé « Droit européen de la sécurité maritime »¹⁷²². Dans cet article (paragraphe 67 à 70 inclus), l'auteur aborde la lutte contre la piraterie maritime comme faisant partie de la logique de la réparation des atteintes à la sécurité maritime au niveau européen. D'ailleurs, dans l'introduction de son article au paragraphe 3, l'auteur affirme que « l'essentiel de la législation européenne est considéré comme relevant de la sécurité maritime au sens large, c'est-à-dire incluant les aspects de sûreté », alors qu'au sein de l'UE, la distinction entre sécurité et sûreté maritimes est bien claire.

Patrick CHAUMETTE, dans sa contribution intitulée « Sécurité et sûreté maritime »¹⁷²³, n'aborde que les éléments de sécurité maritime.

Anne – Marie TOURNEPICHE, dès le début de sa contribution intitulée « La piraterie maritime »¹⁷²⁴, évoque le fait que la piraterie maritime soit une menace pour la sécurité maritime.

Yves CHARPENEL dans son article intitulé « Analyse prospective des dernières jurisprudences relatives à la sécurité des mers »¹⁷²⁵, aborde la piraterie maritime et le trafic de stupéfiants alors que ces deux éléments font partie de la sûreté maritime.

Nathalie GRANGE, dans son article intitulé « Sécurité maritime »¹⁷²⁶, aborde la piraterie maritime comme faisant partie de la sécurité maritime.

Michel QUILLE, dans la conclusion de son article intitulé « Europol et la lutte contre la piraterie maritime »¹⁷²⁷, aborde des actions d'Europol comme devant être pleinement associées au système de sécurité maritime pour démanteler les réseaux criminels qui organisent les activités de piraterie maritime.

Enfin, Syméon KARAGIANNIS dans son article intitulé « La sécurité maritime et l'UE : exemple de la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes

¹⁷²² BLIN (O.), Droit européen de la sécurité maritime, Lexis360, Jurisclasseur, Fasc. 1016, 24 nov. 2014.

¹⁷²³ CHAUMETTE (P.), Sécurité et sûreté maritime, in BEURIER (J. – P.), Droits maritimes, Dalloz 2022, pp. 254-271.

¹⁷²⁴ TOURNEPICHE (A. – M.), La piraterie maritime, in GRARD (L.), La mer, droit de l'UE droit international, éd. À Pedone, 2018, pp. 213-221, préc. p. 213.

¹⁷²⁵ CHARPENEL (Y.), Analyse prospective des dernières jurisprudences relatives à la sécurité des mers, DMF n° 726, juin 2011, p. 6.

¹⁷²⁶ GRANGE (N.), Sécurité maritime – le choix des routes existe-t-il encore ?, Bulletin des transports et de la logistique n° 3317 mai 2010, p. 1-3.

¹⁷²⁷ QUILLE (M.), Europol et la lutte contre la piraterie maritime, in L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, Ed. A. Pedone, 2015, pp. 143-146.

somaliennes »¹⁷²⁸, traite la piraterie maritime comme étant une question de sécurité maritime.

Pour ce qui est des médias, la confusion entre les notions de sécurité et de sûreté maritimes est tellement importante que même les rédacteurs de grands journaux s'y méprennent. C'est le cas notamment d'un article paru au journal Le Monde en date du 17 octobre 2012 intitulé : « Comment les marées noires ont fait évoluer la sûreté en mer »¹⁷²⁹. Dans cet article, l'auteur n'aborde que les évolutions en matière de sécurité maritime, notamment la responsabilité des propriétaires de navires, les contrôles des navires dans les ports, la mise en place de ports de refuge et le retrait de pétroliers à simple coque. Cet article aurait dû être intitulé : « Comment les marées noires ont fait évoluer la sécurité en mer ».

En ce qui concerne l'assemblée générale des Nations Unies, un nombre important de rapports de l'AGNU distinguent bien les notions de sécurité et de sûreté maritimes en les abordant distinctement¹⁷³⁰. D'autres en revanche substituent l'une à l'autre. C'est le cas notamment du rapport de 2008¹⁷³¹ qui consacre l'une de ses sections aux questions de « sécurité maritime et sûreté en mer », mais dans laquelle les deux subdivisions disposent du même titre, celui de « sécurité maritime ». il s'agit

¹⁷²⁸ KARAGIANNIS (S.), La sécurité maritime et l'UE. L'exemple de la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, in AUVRET – FINCK (J.), L'Union européenne et la lutte contre la terrorisme ? État enjeux et perspectives, éd. Larcier 2010, p. 27.

¹⁷²⁹ GARRIC (A.), "Comment les marées noires ont fait évoluer la sûreté des mers" Le Monde, paru le 17 oct. 2012 sur LeMonde.fr et republié le 7 févr. 2014 sur le site Actualité Maritime, [En ligne] <https://actumaritime.com/2014/02/07/comment-les-marees-noires-ont-fait-evoluer-la-surete-en-mer/> .

Cf. **Annexe n° 6**.

¹⁷³⁰ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 13 mars 2009, A/64/66, p. 42 ;

Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 9 septembre 2013, A/68/71/Add.1, p. 11 ;

Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2015, A/70/74/Add.1, p. 13 ;

Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », 10 mars 2008, rapport du secrétaire général, A/63/63, p. 15 ;

Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 25 novembre 2009, A/64/66/Add.1, p. 22 et p. 35 ;

Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 31 août 2012, A/67/79/Add.1, p. 9 ;

Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2014, A/69/71/Add.1, p. 6.

¹⁷³¹ Rapport AGNU, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1^{er} juin 2008.

aussi du Rapport AGNU de 2014 du secrétaire général¹⁷³² ayant pour titre « Les océans et le droit de la mer », qui évoque la sûreté maritime dans des développements consacrés aux accidents en mer, et qui traite des actes criminels et délictueux présents en mer en faisant référence à la sécurité maritime.

¹⁷³² Rapport du 1^{er} septembre 2014 A/69/71/Add, p. 6 en langue française

ANNEXE N° 6 : ARTICLE DU JOURNAL « LE MONDE » METTANT EN EVIDENCE LA CONFUSION ENTRE SECURITE ET SURETE MARITIMES



Dans cet article, l'auteur n'aborde que les évolutions en matière de sécurité maritime, notamment la responsabilité des propriétaires de navires, les contrôles des navires dans les ports, la mise en place de ports de refuge et le retrait de pétroliers à simple coque. De ce fait, cet article aurait dû être intitulé : « Comment les marées noires ont fait évoluer la sécurité en mer »

ANNEXE N° 7 : LA DEFINITION DES NOTIONS VOISINES A LA SECURITE ET A LA SURETE MARITIMES

Les notions de sécurité et de sûreté se retrouvent dans plusieurs branches du droit¹⁷³³.

En droit civil¹⁷³⁴, une sûreté est une technique juridique destinée à assurer le règlement d'une créance. Il s'agit d'une garantie accordée à un créancier pour assurer le remboursement d'une dette. Elle peut être offerte sous la forme d'une hypothèque sur un bien immobilier, d'une caution ou d'une garantie personnelle. L'objectif de la sûreté est de protéger le créancier en cas de défaut de paiement par le débiteur. Elle peut être utilisée pour couvrir tout type de dette, y compris les prêts bancaires, les crédits à la consommation et les dettes commerciales. La sûreté est gérée par le droit des sûretés, qui définit les règles et les procédures qui s'appliquent lorsqu'une sûreté est mise en place et lorsqu'elle est exercée.

En droit de l'Homme¹⁷³⁵, une sûreté est un droit naturel et imprescriptible de l'homme. C'est une protection ou une garantie dont dispose chaque être humain contre le danger, la menace ou l'arbitraire qui peuvent être une arrestation, un emprisonnement ou une condamnation. Le droit à la sûreté vise à protéger toute personne contre toute forme de violence ou de harcèlement, y compris la violence physique ou verbale, la torture ou les atteintes aux droits de l'homme. Cela peut inclure le droit d'une personne à être protégée contre les actes de violence commis par des agents de l'État, tels que les forces de l'ordre, ainsi que contre les actes de violence commis par des particuliers ou des groupes non étatiques. Le droit à la sûreté est garanti par de nombreux traités internationaux de droits de l'homme, notamment la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1789 et le Pacte international

¹⁷³³ Pour mieux cerner la différence entre sécurité et sûreté, voir notamment DELVOLLE (P.), Sécurité et sûreté, RFDA 2011, pp. 1085 et s.

¹⁷³⁴ DEVOLLE (P.), Sécurité et sûreté, RFDA 2011, pp. 1085 et s., précisément p. 827.

¹⁷³⁵ Art. 2 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789 ; art. 3 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme ; art. 5 de la Convention européenne des droits de l'Homme et des libertés fondamentales de 1950 ; art. 6 de la Charte européenne des droits fondamentaux de l'Union européenne de 2000 et art. 9 du Pacte international des droits civils et politiques de 1966.

relatif aux droits civils et politiques de 1966. Ce droit a la même valeur que le droit à la liberté, le droit à la propriété et le droit de résister à l'oppression.

En droit administratif¹⁷³⁶, la sûreté peut être définie comme l'ensemble des garanties qui protègent les intérêts des administrés contre les excès ou les abus de l'autorité administrative. Cela peut inclure les garanties de transparence et de responsabilité de l'administration, ainsi que les voies de recours et les protections juridiques offertes aux administrés pour faire valoir leurs droits et intérêts face à l'administration. Le droit à la sûreté est garanti par de nombreuses lois et règlements qui encadrent le pouvoir et les responsabilités de l'administration, ainsi que par les tribunaux administratifs qui sont chargés de veiller à ce que l'administration respecte ces règles et garanties.

On retrouve également les notions de sécurité et de sûreté dans les autres domaines du transport, en l'occurrence le domaine aérien¹⁷³⁷, ferroviaire¹⁷³⁸, routier¹⁷³⁹ et portuaire¹⁷⁴⁰.

¹⁷³⁶ GUINCHARD (S.) DEBARD (T.) (Dir.), Op. Cit. p. 827.

¹⁷³⁷ MEFICI (A.), Sécurité aérienne, éd. Lulu, 2010, 486 p ; LATOUR (X.), La sécurité et la sûreté des transports aériens, éd. L'Harmattan, 2005, 213 p.

¹⁷³⁸ SIGUOIRT (L.), Transports et sécurité, éd. LexisNexis, 2019, 440 p. ; CARTER (R.), JANVILLE (Th.), La sûreté des transports, éd. PUF, 2008, 305 p.

¹⁷³⁹ SIGUOIRT (L.), Transport et sécurité, LexisNexis 2019, 440 p.

¹⁷⁴⁰ Bureau international du travail, Sécurité et hygiène dans les manutentions portuaires, 2^{ème} éd. , 1979, 248 p.

¹⁷⁴⁰ FALLENTHEY (G.), Sûreté portuaire, Editions universitaires européennes, 2021, 160 p. ; MARIONNET (P.), Sûreté maritime et portuaire, éd. Infomer, 2006, 280 p. ; REZENTHEL (R.), Le régime juridique de la garde dans les ports de plaisance, DMF n° 651, set. 2004, p. 751 ;

ANNEXE N° 8 : LA DEFINITION DES DIFFERENTES INFRACTIONS PORTANT ATTEINTE A LA SURETE MARITIME

Les infractions qui font actuellement partie des atteintes à la sûreté maritime sont notamment la piraterie maritime (a)¹⁷⁴¹, le terrorisme maritime (b), les trafics illicites en mer (c)¹⁷⁴², les migrations irrégulières et la traite d'êtres humains (d), et enfin la pêche illicite (e)¹⁷⁴³.

a) La piraterie maritime

La définition de la piraterie maritime en droit international est relativement tardive. La Convention de Genève sur la haute mer de 1958¹⁷⁴⁴ est le premier texte qui pose le régime international de la piraterie maritime. Il définit la piraterie maritime en son article 15 comme étant un acte de violence illégale, contre les biens ou les personnes, d'un navire ou aéronef privé contre un autre navire ou aéronef privé en haute mer ou tout lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982¹⁷⁴⁵, dont l'UE est membre signataire, apporte une répartition claire des zones maritimes et leurs usages¹⁷⁴⁶. Elle aborde la piraterie maritime aux articles 100 à 107. En son article 101¹⁷⁴⁷, elle définit la piraterie maritime en posant des critères cumulatifs à remplir¹⁷⁴⁸. De cette définition, il en ressort que, pour qu'un acte soit qualifié de

¹⁷⁴¹ La piraterie maritime est classée dans la catégorie des violences en mer au même titre que le vol à main armée contre des navires et les actes de terrorisme maritime.

¹⁷⁴² Il s'agit du trafic d'arme légère, d'arme de destruction massive et de stupéfiants. Le trafic des migrants sera abordé en même temps que la traite d'êtres humains.

¹⁷⁴³ La pêche illicite entre dans la catégorie des atteintes intentionnelles à l'environnement marin, au même titre que les actes de pollution intentionnelle.

¹⁷⁴⁴ Article 15 de la Convention sur la haute mer de 1958.

¹⁷⁴⁵ Dite Convention de Montego Bay (ci-après CMB), entrée en vigueur le 16 nov. 1994.

¹⁷⁴⁶ Elle propose un découpage de l'espace maritime en zones sous souveraineté ou sous juridiction de l'État côtier (mer territoriale, zone contigüe, zone économique exclusive, zones de protection, plateau continental) et zones internationales (haute mer et « la zone », partie des fonds marins située au-delà du plateau continental).

¹⁷⁴⁷ Article 100-107 de la CMB.

¹⁷⁴⁸ « On entend par piraterie maritime l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commise par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigées :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,
ii) contre un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

piraterie maritime, il doit être commis dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun État. Cette définition est d'ailleurs complétée par l'article 105¹⁷⁴⁹ du même texte dont il résulte une compétence universelle à l'encontre des actes de piraterie maritime. En effet, selon cet article 105, dès qu'un acte de piraterie maritime est commis, le lieu de commission ne relevant de la juridiction d'aucun État, tout État peut intervenir pour appréhender et juger les pirates. Ainsi, les actes commis dans les eaux territoriales échappent à la qualification internationale de piraterie maritime, car ils relèvent de la législation nationale de l'État côtier.

De nombreuses définitions de la notion de piraterie maritime ont été proposées par la doctrine¹⁷⁵⁰, mais aucune ne fait l'unanimité. Selon Paul FAUHILLE¹⁷⁵¹, il n'y a pas de différence entre la piraterie maritime et le brigandage, car les deux sont constitués des éléments suivants : un navire dont l'équipage et/ou les passagers commettent des actes de violence illicites ; des actes commis en mer et constituant un danger pour le commerce.

La piraterie maritime n'a pas toujours été un acte illicite ou un crime. La piraterie était non seulement un moyen d'existence pour certaines collectivités, mais aussi une forme de guerre privée¹⁷⁵². La piraterie maritime est à distinguer de la course, même si cette pratique n'existe plus de nos jours. La principale distinction (qui n'a qu'un

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) et b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».

¹⁷⁴⁹ Article 105 de la CMB : « *Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.* »

¹⁷⁵⁰ Notamment REMY (C.), Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie. *Pyramides*, 21, 2011, [en ligne], consulté le 19 février 2020, disponible sur <http://journals.openedition.org/pyramides/793>

¹⁷⁵¹ FAUCHILLE (P.), Traité de droit international public, Tome 1, Partie 2, 1921, cité par Patrice SARTRE dans son article intitulé « La communauté internationale face à la piraterie en mer », [en ligne] https://www.afri-ct.org/wp-content/uploads/2015/02/809_SARTRE-AFRI_2010.pdf

¹⁷⁵² PELLA (V.), La répression de la piraterie, RCADI, vol. 15, 1926, p. 163 ;

KOWALSKI (J. M.), Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate, in BATTISTI (M.), La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p. 25-30 ;

GAURIER (D.), Et voici que revient le pirate que l'on croyait à jamais disparu !, ADMO, T. XXXVI, 2018, p. 280-282 ;

TUERK (H.), *Combating piracy: new approaches to an ancient issue*, in DEL CASTILLO (D.), Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 471.

BANTEKAS (I.), NASH (S.), *International criminal law*, éd. Routledge, 2009, p. 176.

intérêt historique) entre les deux activités est que, les pirates maritimes agissent pour leur propre compte, alors que les corsaires agissent pour le compte d'un État¹⁷⁵³. En effet, les corsaires étaient une forme de pirates qui s'engageaient dans des attaques navales et des pillages contre les navires ennemis. Ils étaient utilisés par les États pour capturer ou détruire les navires ennemis pendant les guerres navales. Ils étaient souvent considérés comme des héros nationaux par leurs compatriotes, mais étaient détestés et considérés comme des criminels par les autres nations. La course a été abolie par le Traité de Paris du 30 mars 1856 mettant fin à la guerre de Crimée.

La piraterie maritime est aussi à distinguer du terrorisme maritime. En effet, les deux activités illicites peuvent avoir le même mode d'action. Mais comme on le verra, les motivations et le cadre juridique de chaque activité sont bien distincts.

b) Le terrorisme maritime

Le terrorisme maritime¹⁷⁵⁴ est la menace ou l'utilisation de la violence en mer à des fins politiques, idéologiques ou religieuses. Il peut consister en utilisation des navires ou des installations maritimes comme cibles ou comme moyens de mettre en œuvre cette violence, mais aussi en des attaques à la bombe, des enlèvements ou des prises d'otages (comme en matière de piraterie maritime), la pose de mines navales. Il peut également inclure des attaques contre des navires de commerce ou de croisière, des sabotages de ports et de terminaux maritimes. Ces actes sont commis dans le but « de gravement intimider » une population ou de contraindre indûment les pouvoirs publics à accomplir ou s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ou de gravement déstabiliser ou détruire les structures fondamentales politiques, constitutionnelles, économiques ou sociales d'un État ou une organisation internationale¹⁷⁵⁵.

¹⁷⁵³ Pour plus de détails sur les corsaires, voir notamment :

DJOUAKEP FANDO (G.) Regard juridique sur la piraterie maritime telle que pratiquée dans la Saga Pirates des Caraïbes, in TALBOT (M), Le PLUARD (Q.), Disney et le Droit, éd. Mare et Martin, 2020, pp. 175-188
GARNERAY (L.), Corsaire de la République, éd. Libretto, 2011, 352 p.

GARREC (G.), CERISIER (E.), Pirates, Corsaires et Flibustier, éd. Gisserot, 2020.

¹⁷⁵⁴ BOISSON (P.), La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF, n°640, 2003, p. 722 ;

¹⁷⁵⁵ Art. 1 de la décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L. 164 du 22 juin 2002, p. 3. Décision-cadre modifiée par la décision-cadre 2008/919/JAI du Conseil du 28 novembre 2008 modifiant la décision-cadre 2002/475/JAI, JOUE n° L. 330 du 9 décembre 2008, p. 21. Décision-cadre abrogée par la directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme et remplaçant la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil et modifiant la décision 2005/671/JAI du Conseil, JOUE N° L 88 du 31 mars 2017, p. 6.

Au niveau international, plusieurs textes visent à lutter contre le terrorisme maritime. Il s'agit notamment de la Convention pour la répression du terrorisme adoptée par le Conseil de l'Europe en janvier 1977, de la Convention de Rome du 10 mars 1988 encore appelée Convention SUA¹⁷⁵⁶, du protocole intégré en 2005 à cette Convention SUA, et de la résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

Au niveau de l'UE¹⁷⁵⁷, le cadre juridique de la lutte contre le terrorisme maritime repose essentiellement sur plusieurs textes. Les premiers textes ont été adoptés en décembre 2001. Il s'agit de la position commune relative à la lutte contre le terrorisme¹⁷⁵⁸, et du règlement relatif à l'adoption de mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes dans le cadre de la lutte contre le terrorisme¹⁷⁵⁹. Adoptés après les attentats du 11 septembre 2001, ces textes appliquent la résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies. En plus de ces textes, l'UE a aussi adopté le 13 juin 2002 la décision-cadre relative à la lutte contre le terrorisme¹⁷⁶⁰. Cette décision-cadre reprend les éléments de la Convention du Conseil de l'Europe de janvier 1977 précitée¹⁷⁶¹.

c) Les trafics illicites en mer

En mer, il existe différents trafics illicites, en l'occurrence le trafic d'êtres humains, le trafic de migrants¹⁷⁶², le trafic de stupéfiants et le trafic d'armes.

¹⁷⁵⁶ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

¹⁷⁵⁷ Pour plus de détails sur la contribution de l'UE à la lutte contre le terrorisme, voir notamment : MARTIN (J. – Ch.), L'Union européenne et la lutte contre le terrorisme. *Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, 2015, 2, pp. 339-346.

¹⁷⁵⁸ Position commune du Conseil du 27 décembre 2001 relative à la lutte contre le terrorisme (2001/930/PESC), JOUE n° L. 344 du 28 décembre 2001, p. 90.

¹⁷⁵⁹ Règlement (CE) n° 2580/2001 du Conseil du 21 décembre 2001 concernant l'adoption de mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L. 344 du 28 décembre 2001, p. 70.

¹⁷⁶⁰ Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L. 164 du 22 juin 2002, p. 3. Décision-cadre modifiée par la décision-cadre 2008/919/JAI du Conseil du 28 novembre 2008 modifiant la décision-cadre 2002/475/JAI, JOUE n° L. 330 du 9 décembre 2008, p. 21. Décision-cadre abrogée par la directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme et remplaçant la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil et modifiant la décision 2005/671/JAI du Conseil, JOUE N° L 88 du 31 mars 2017, p. 6.

¹⁷⁶¹ Art. 17 de la décision-cadre modifiée par la décision-cadre 2008/919/JAI du Conseil du 28 novembre 2008 modifiant la décision-cadre 2002/475/JAI, JOUE n° L. 330 du 9 décembre 2008, p. 21. Décision-cadre abrogée par la directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme et remplaçant la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil et modifiant la décision 2005/671/JAI du Conseil, JOUE N° L 88 du 31 mars 2017, p. 6

¹⁷⁶² Qui sera abordé dans le paragraphe suivant, pour y accorder un développement plus conséquent.

Le trafic de stupéfiants en mer¹⁷⁶³ peut se définir comme l'échange commercial par voie maritime de produits stupéfiants. Les produits stupéfiants sont définis comme étant toute substance, naturelle ou de synthèse, susceptible de créer un effet psychotrope sur le système nerveux central, une dépendance physique ou psychique ainsi qu'un danger sanitaire et social¹⁷⁶⁴. Cet échange commercial ne se limite pas qu'au transport maritime, car il inclut plusieurs actes répréhensibles, en l'occurrence l'importation, l'exportation, la détention, l'offre, la cession ou encore l'acquisition¹⁷⁶⁵. Le transport par voie maritime de ces produits stupéfiants se fait en général de diverses façons : cachées à bord de navires de commerce, transportées par des navires de pêche ou par des sous-marins non identifiés. Ce trafic peut prendre de nombreuses formes, allant de la contrebande de drogue à petite échelle à des opérations de trafic organisées par des réseaux internationaux sur une grande échelle. Ces réseaux comportent des acteurs tels que les producteurs de drogue, les transporteurs, les distributeurs et les revendeurs. Ce trafic, développé dans les nouvelles routes de la drogue incluant notamment, les Antilles, le Golfe de Guinée et la Méditerranée, pose de gros problèmes de sûreté maritime pour les États côtiers.

Plusieurs textes internationaux permettent de lutter contre ce trafic. Il s'agit notamment de la Convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961¹⁷⁶⁶, de la Convention de Vienne contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes du 20 décembre 1988¹⁷⁶⁷, de la convention du 21 février 1971 sur les substances psychotropes¹⁷⁶⁸, de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer, ou encore deux accords régionaux : l'Accord relatif au trafic illicite par mer du 31 mars 1995¹⁷⁶⁹, et l'Accord concernant la coopération en vue

¹⁷⁶³ ROUSSEAU (T.) L'action de l'État en mer : le point de vue d'un officier de marine. Bulletin de l'association des géographes français, 2013, [en ligne], 90 (4), consulté le 27 février 2020, disponible sur : <http://journals.openedition.org/bagf/1987>

¹⁷⁶⁴ CABALLERO (F.), BISIOU (Y.), Le droit de la drogue, Précis Dalloz, 2000, p. 7.

HAVY (V.), La politique de l'UE en matière de stupéfiants, Thèse de doctorat, Université de Paris X Nanterre, 2006, p. 20.

¹⁷⁶⁵ HERRAN (Th.), Le trafic maritime de stupéfiants, in GRARD (L.), La mer, Droit de l'UE et Droit international, Pedone, 2018, p. 235-244, préc. p. 235.

¹⁷⁶⁶ Convention unique sur les stupéfiants signée à New York le 30 mars 1961 et entrée en vigueur le 13 déc. 1964, RTNU vol. 520, p. 151.

¹⁷⁶⁷ Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes signée à Vienne le 20 décembre 1988 et entrée en vigueur le 11 nov. 1990, RTNU vol. 1582, p. 95.

¹⁷⁶⁸ Convention sur les substances psychotropes signée à Vienne le 21 févr. 1971 et entrée en vigueur le 16 août 1976, RTNU vol. 1019, p. 175.

¹⁷⁶⁹ Cet accord met en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes du 20 déc. 1988.

de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes et de San José du 10 avril 2003.

Le trafic d'armes en mer est le transport illicite par voie maritime d'armes. Ces armes transportées illégalement sont en général destinées à approvisionner les réseaux de criminalité organisée. De ce fait, ce trafic concerne plusieurs aspects de la sécurité internationale et de la sûreté maritime, en l'occurrence la lutte contre le terrorisme et plus largement lutte contre la criminalité organisée. De ce fait, en permettant d'empêcher l'approvisionnement en armes des réseaux criminels, la lutte contre le trafic d'armes est la première étape du maintien de la sûreté en mer et de la sécurité internationale.

Le trafic de personnes ou traite d'êtres humains est le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes aux fins d'exploitation. Cette exploitation comprend la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitations sexuelles, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou encore le prélèvement d'organes humains. C'est une activité dans laquelle il se produit une menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contraintes, à l'enlèvement, à la fraude, à la tromperie ou à l'abus d'autorité, ou d'une situation de vulnérabilité¹⁷⁷⁰.

d) La migration irrégulière et le trafic de migrants

La migration est le déplacement d'une personne dans un État dont elle n'a pas la nationalité¹⁷⁷¹. Il existe deux catégories de migrants, les migrants en situation régulière dont l'entrée et le séjour sur un territoire sont conformes au droit applicable¹⁷⁷², et les migrants irréguliers dont l'entrée sur un territoire n'est pas conforme au droit applicable. La notion de migrant est à distinguer de celle de réfugié dont la définition est prévue par le statut des Réfugiés de 1951¹⁷⁷³.

Le trafic des migrants, encore appelé aide à l'immigration clandestine, désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement un avantage financier ou

¹⁷⁷⁰ Article 3 du protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, protocole additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies le 15 novembre 2000.

¹⁷⁷¹ Il s'agit d'une installation durable sans idée de retour. Voir CORNU (G.), Vocabulaire juridique, Coll. Association Henri Capitant, éd. PUF, 6^{ème} éd. Paris 1987.

¹⁷⁷² Glossaire de la migration Revue : Droit international de la migration n° 9, p. 48.

¹⁷⁷³ Un réfugié est un individu qui a sollicité et obtenu l'asile dans un État. L'asile est un statut qui s'obtient sous réserve de remplir les conditions prévues par la Convention relative au statut des réfugiés du 28 juillet 1951, plus précisément aux articles 1(a)2 et s.

un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État, d'une personne qui n'est ni ressortissant ni résidant permanent de cet État¹⁷⁷⁴. Les passeurs qui en sont responsables aident volontairement les migrants à entrer illégalement sur le territoire d'un État membre ou à le traverser avec leur consentement ou, contre une rémunération financière, à y résider¹⁷⁷⁵.

La différence entre le trafic d'êtres humains et le trafic de migrants est la suivante : dans l'hypothèse du trafic d'êtres humains, les trafiquants soumettent leurs victimes à une exploitation qui n'implique pas nécessairement le franchissement illégal d'une frontière étatique. Juridiquement, les deux types de trafics constituent des activités illégales.

Chaque année, plus de quatre millions de personnes traversent des frontières sans autorisation¹⁷⁷⁶. Si les migrations clandestines par mer ne sont pas les plus importantes en termes de quantité, elles n'en demeurent pas moins préoccupantes, car elles génèrent des conséquences dramatiques dues au nombre considérable d'êtres humains qui disparaissent et meurent durant le trajet. Ceux qui utilisent les routes maritimes pour rejoindre clandestinement un État sont soit des migrants à la recherche d'un Eldorado, de l'asile ou de la concession du statut de réfugié ou de protection internationale, soit des victimes de la traite d'êtres humains. Ils sont appelés les « boat peoples »¹⁷⁷⁷.

e) La pêche illégale, non déclarée et non règlementée (INN)

La pêche INN est définie par l'article 2 du règlement européen de 1005/2008¹⁷⁷⁸ comme étant la pratique d'une activité de pêche en violation des règles en matière de

¹⁷⁷⁴ Art. 3 du Protocole contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer, additionnel de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale, lequel complète également la convention contre la CTO, ce protocole figurant dans l'annexe III de la résolution 55/25

¹⁷⁷⁵ Rapport spécial de la cour des comptes européenne de 2021 intitulé Europol et la lutte contre le trafic des migrants. [en ligne], consulté le 12 déc. 2022.

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_19/SR_migrant_smuggling_FR.pdf

¹⁷⁷⁶ NU, AG, Les océans et le droit de la mer, Rapport du SG, A/61/63, par. 82.

¹⁷⁷⁷ Pour plus de détails sur les « Boat peoples » voir notamment : NICOLSI (G.), Lampedusa : les damnés de la mer, Édition de l'aube, 2017, 229 p.

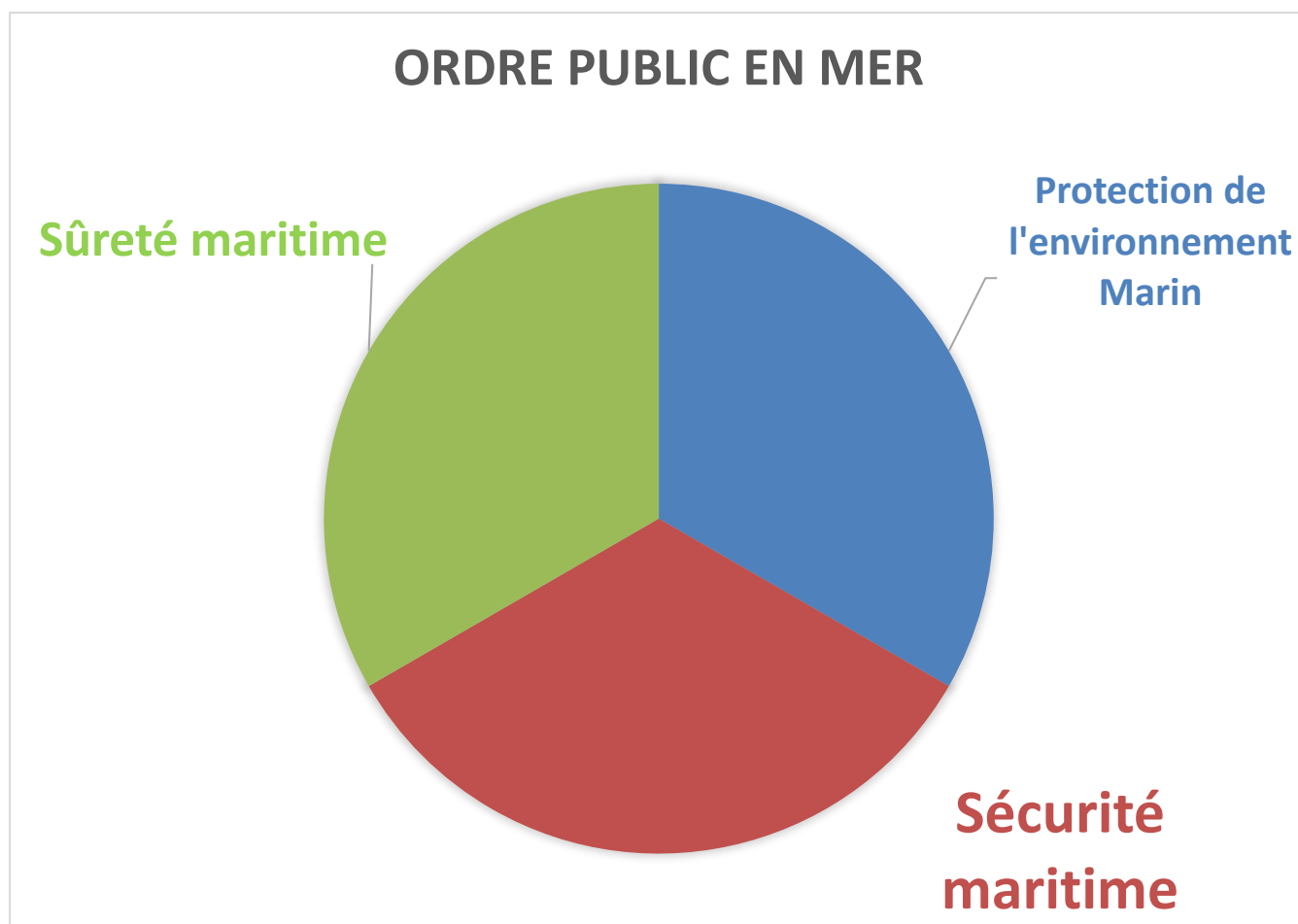
¹⁷⁷⁸ Règlement n°1005/2008 du Conseil du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non règlementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1

pêcherie dans une zone déterminée. C'est le fait de pêcher sans respecter la législation, ou encore de pêcher sans autorisation. Cette définition est quasiment identique à celle donnée dans le plan d'action de l' Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (ci-après FAO, Food and Agriculture Organisation)¹⁷⁷⁹. La pêche INN est une menace grave pour les ressources aquatiques vivantes, et un danger pour le milieu marin, pour la durabilité des stocks halieutiques et pour la biodiversité marine. Elle entraîne une concurrence déloyale pour les pêcheurs qui respectent les règles.

Ce premier règlement a été complété par le Règl. 468/2010 de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux engagés dans les activités de pêche INN, JOUE L 131 du 29 mai 2010, p. 22

¹⁷⁷⁹ Le premier texte à définir la pêche INN est le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, adopté par la FAO le 23 juin 2001. Cette définition a été reprise quasiment à l'identique dans plusieurs textes, notamment dans l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adoptée le 22 nov. 2009 et entrée en vigueur le 5 juin 2016.

**ANNEXE N° 9 : SCHEMA REPRESENTANT LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA
NOTION D'ORDRE PUBLIC EN MER**



**ANNEXE N° 10 : TABLEAU RECAPITULATIF DE LA REPARTITION DES POLITIQUES
DE L'UE PAR TYPE DE COMPETENCE DE L'UE.**

TYPES DE COMPETENCES	COMPETENCES EXCLUSIVES	COMPETENCES PARTAGEES OU CONCURRENTES	COMPETENCES D'APPUI	COMPETENCES PARTICULIERES
POLITIQUES QUI EN DECOULENT	-Politique commerciale, -Politique commune de la pêche (conservation des ressources biologiques de la mer), -Politique monétaire (zone euro).	-Politique Agricole, -Politique commune de la pêche -Politique des transports, -Industrie, -Politique de la concurrence, -Politique régionale, -Politique sociale, -Politiques liées à la circulation et à la cohésion économique et sociale (Visas, Asile, immigration).	On ne saurait parler de politique, car l'UE n'a pas vraiment de compétence	-Politique étrangère de sécurité commune. -Politique de sécurité et de défense commune

Les politiques de l'UE sont avant et par-dessus tout mises au service des objectifs de l'UE tels que fixés par les traités à l'article 3 du TUE. La mise en place de ces politiques découle des titres de compétences de l'UE, car pour atteindre ses objectifs, l'UE a besoin d'avoir des compétences (Art 3 à 6 TFUE). D'une compétence à l'autre, les politiques de l'UE sont plus ou moins sophistiquées¹⁷⁸⁰. Les compétences les plus importantes génèrent donc les politiques les plus importantes.

Objectifs de l'UE → Compétences de l'UE → Actions, stratégies et politiques de l'UE.

¹⁷⁸⁰ CHALTIEL (F.), Manuel de droit de l'Union européenne, Paris, PUF, Coll. Droit Fondamental, 2005, 301 p.

ANNEXE N° 11 : TABLEAU RECAPITULATIF DES COMPETENCES GENERALES DE L'UE

TYPES DE COMPETENCES	COMPETENCES EXCLUSIVES	COMPETENCES PARTAGEES	COMPETENCES D'APPUI	COMPETENCES PARTICULIERES
DEFINITION (RESUME)	UE : Légifère seule et adopte seule des actes juridiques contraignants. EM : Ne légifèrent qu'en cas d'habilitation par l'UE ou pour mettre en œuvre les actes de l'UE.	UE : Légifère et adopte des actes juridiques contraignants en respectant le principe de subsidiarité. EM : Ne légifèrent et n'adoptent des actes juridiques contraignants que si l'UE n'a pas/a refusé de le faire.	UE : Coordonne, appuie et complète les actions des EM. EM : Légifèrent et adoptent des actes juridiques contraignants	CELLES ISSUES DU TUE
DOMAINES	-Union douanière, -Établissement des règles de concurrence, -Monnaie, -Conservation des ressources biologiques de la mer, -Politique commerciale, -Conclusion d'accord international (sous réserve de quelques conditions¹⁷⁸¹).	-Marché intérieur, -Politique sociale, -Cohésion économique, sociale et territoriale, -Agriculture, pêche (sauf conservation des ressources biologiques de la mer), -Environnement, -Protection des consommateurs, -Transports, -Réseaux transeuropéens, -Energie, -Espace de liberté, sécurité et justice.	-Protection et amélioration de la santé humaine, -Industrie, -Culture, -Tourisme, -Education, -Protection civile, -Coopération administrative.	PESC DANS LAQUELLE ON RETROUVE LA PDSC

¹⁷⁸¹ Si cette conclusion est prévue dans un acte législatif de l'UE, si elle est nécessaire pour lui permettre d'exercer sa compétence interne, ou dans la mesure où elle est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée. Art. 3(4) du TFUE.

**ANNEXE N° 12 : RECAPITULATIF DES COMPETENCES DE L'UE EN POUR
MAINTENIR L'ORDRE PUBLIC EN MER.**

	COMPETENCES EXCLUSIVES	COMPETENCES PARTAGEES	COMPETENCES D'APPUI	COMPETENCES PARTICULIERES
COMPETENCES DIRECTEMENT LIEES A LA SECURITE MARITIME		- ART. 90 A 100 TFUE SUR LE TRANSPORT - ART. 191 A 193 TFUE SUR L'ENVIRONNEMENT		
COMPETENCES INDIRECTEMENT LIEES A LA SECURITE MARITIME			ART. 195 DU TFUE SUR TOURISME	
COMPETENCES DIRECTEMENT LIEES A LA SURETE MARITIME	ART 38 A 44 DU TFUE SUR LA PCP (uniquement en rapport avec la conservation des ressources biologiques de la mer)	- ART. 67 A 89 DU TFUE SUR L'ELSJ - ART. 90 A 100 TFUE SUR LE TRANSPORT		- ART. 23 A 41 DU TUE SUR LA PESC - ART. 42 A 47 DU TUE SUR LA PSDC
COMPETENCES INDIRECTEMENT LIEES A LA SURETE MARITIME				

ANNEXE N° 13 : LES ATOUTS (1) ET LES INCONVENIENTS (2) DU PARTAGE DE COMPETENCES ENTRE L'UE ET SES ÉTATS MEMBRES DANS LE CADRE DU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER

1. Les compétences partagées, un atout pour le maintien de l'ordre public en mer

Le partage des compétences entre l'Union et ses États membres dans le domaine du maintien de l'ordre public en mer est relatif aux compétences tant internes qu'externes. Ainsi, l'Union et les États membres peuvent prendre des actes juridiquement contraignants¹⁷⁸² et conclure des accords internationaux visant à maintenir l'ordre public en mer.

Toutefois, ce partage de compétences obéit au principe de substitution et de préemption. Ainsi, les États membres conservent dans ces domaines la compétence pour légiférer et prendre des engagements internationaux tant que l'Union ne l'a pas encore fait. L'exercice par l'Union de sa compétence pour maintenir l'ordre public en mer exclut de ce fait celle des États membres. Tant que l'Union n'a pas agi, les États membres sont certes compétents, mais ils doivent exercer cette compétence dans le respect de deux règles. Ils doivent non seulement respecter les dispositions générales des traités et les principes généraux du droit de l'Union¹⁷⁸³, mais aussi, les obligations de coopération résultant du traité, à l'article 4(3) du TUE¹⁷⁸⁴.

Les États membres peuvent également agir lorsque l'Union exerce sa compétence dans l'un des domaines sans toutefois l'épuiser. Cette action devra être compatible avec les mesures déjà arrêtées par l'Union sans mettre en danger les

¹⁷⁸² Art. 2(2) du TFUE.

¹⁷⁸³ CJCE, 16 mars 1977, Aff. 68/76, Comm. c/ France : Rec. CJCE 1977, p. 519 ;
CJCE, 25 sept. 1979, Aff. 232/78, Comm. c/ France : Rec. 1979, p. 2719 ;
CJCE, 16 févr. 1978, Aff. 61/71, Comm. c/ Irlande : Rec. CJCE 1978, p. 417.

¹⁷⁸⁴ Art 4(3) du TUE « en vertu du principe de coopération loyale, l'Union et les États membres se respectent et s'assistent mutuellement dans l'accomplissement des missions découlant des traités. Les États membres prennent toute mesure générale ou particulière propre à assurer l'exécution des obligations découlant des traités ou résultant des actes des institutions de l'Union. Les États membres facilitent l'accomplissement par l'Union de sa mission et s'abstiennent de toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation des objectifs de l'Union ».

objectifs ou le fonctionnement du régime déjà instauré¹⁷⁸⁵. Les États membres ne peuvent en principe plus agir¹⁷⁸⁶ dès que l'Union a intégralement¹⁷⁸⁷ exercé sa compétence pour maintenir l'ordre public en mer, les dispositions européennes prises étant exclusives de toutes dispositions nationales divergentes¹⁷⁸⁸. C'est la raison pour laquelle l'exercice intégral de la compétence de l'Union dans ces domaines transforme cette compétence en compétence exclusive par exercice¹⁷⁸⁹ encore appelée l'exclusivité par exercice exhaustif de compétences partagées ou exclusivité dérivée. Toute action nationale contraire sera privée d'effet pour non-respect du principe de primauté¹⁷⁹⁰. Toutefois, une précision à ce principe a été apportée par le Traité de Lisbonne, à l'article 2 § 2 du TFUE. Selon cet article, en matière de compétences partagées, les États membres peuvent à nouveau exercer leur compétence si l'Union décide de cesser d'exercer la sienne¹⁷⁹¹.

¹⁷⁸⁵ BLANQUET (M.) Compétences de l'Union, Architecture générale, Délimitation, JurisClasseur Europe Traité, Fasc. 170, p. 30

¹⁷⁸⁶ Ils ne peuvent ni légiférer ni conclure des accords internationaux ;
CJCE, 31 mars 1971, Aff. 22/70, Comm. c/ Cons. : Rec. CJCE 1971, p. 263.

¹⁷⁸⁷ Le terme « intégralement » est important, car selon le protocole n° 25 sur l'exercice des compétences partagées entre l'UE et les EM, lorsque l'Union mène une action dans un certain domaine, le champ d'application de cet exercice de compétence ne couvre que les éléments régis par l'acte de l'Union en question et ne couvre donc pas tout le domaine. Éléments du domaine par élément du domaine et non pas domaine par domaine.

http://data.europa.eu/eli/treaty/teu_2016/pro_25/oj .

¹⁷⁸⁸ CJCE, 16 févr. 1978, Aff. 61/71, Comm. c/ Irlande : Rec. CJCE 1978, p. 417.

¹⁷⁸⁹ Une compétence partagée exercée intégralement se transforme en compétence exclusive.
CJCE, 19 mars 1993, avis 2/91 : Rec. CJCE 1993, I, p. 1061 ; « Le caractère exclusif ou non de la compétence de la Communauté ne découle pas seulement des dispositions du traité, mais peut également dépendre de l'étendue des mesures prises par les institutions communautaires pour l'application de ces dispositions et qui sont de nature à priver les États membres d'une compétence qu'ils pourraient exercer auparavant à titre transitoire »

¹⁷⁹⁰ Le principe de primauté est celui selon lequel les traités et le droit adoptés par l'Union sur la base des traités priment le droit des États membres, dans les conditions définies par la jurisprudence. CJCE, 15 juillet 1964, Costa c Enel ;

CJCE, 22 juin 1965, San Michele c/ Haute Autorité ;

CJCE, 17 déc. 1970, Internationale Handelsgesellschaft ;

CJCE, 9 mars 1978, Simmenthal ; CJCE, 12 déc. 1980, Com. c/ Belgique

¹⁷⁹¹ Art. 2 § 2 du TFUE « Lorsque les traités attribuent à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine. Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne. Les États membres exercent à nouveau leur compétence dans la mesure où l'Union a décidé de cesser d'exercer la sienne ».

Déclaration concernant la délimitation des compétences

La Conférence souligne que, conformément au système de répartition des compétences entre l'Union et les États membres tel que prévu par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, toute compétence non attribuée à l'Union dans les traités appartient aux États membres. Lorsque les traités attribuent à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne ou a décidé de

Cette compétence européenne dans le domaine du maintien de l'ordre public en mer a permis l'élaboration d'un nombre important d'actes juridiques contraignants relatifs à la sécurité et la sûreté maritimes. Ces textes européens relatifs à la sécurité et la sûreté maritimes se fondaient initialement¹⁷⁹² sur l'article 80(2) du Traité instituant la Communauté européenne relatif au transport, devenu l'article 100 (2) du TFUE¹⁷⁹³. L'essentiel des textes relatifs à la sécurité maritime concerne les domaines tels que la formation des gens de mer¹⁷⁹⁴, l'inspection et visite des navires¹⁷⁹⁵, l'introduction de pétrolier à double coque¹⁷⁹⁶, la sécurité du navire¹⁷⁹⁷, l'Agence européenne de

cesser de l'exercer. Ce dernier cas de figure peut se produire lorsque les institutions compétentes de l'Union décident d'abroger un acte législatif, en particulier en vue de mieux garantir le respect constant des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Sur l'initiative d'un ou de plusieurs de ses membres (représentants des États membres) et conformément à l'article 241 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Conseil peut demander à la Commission de soumettre des propositions visant à abroger un acte législatif. La Conférence se félicite que la Commission déclare qu'elle accordera une attention particulière à ce type de demande. De même, les représentants des gouvernements des États membres, réunis en Conférence intergouvernementale, conformément à la procédure de révision ordinaire prévue à l'article 48, paragraphes 2 à 5, du traité sur l'Union européenne, peuvent décider de modifier les traités sur lesquels l'Union est fondée, y compris en vue d'accroître ou de réduire les compétences attribuées à l'Union dans lesdits traités.

http://data.europa.eu/eli/treaty/lis_2016/fna_1/dcl_18/oj

¹⁷⁹² Les textes qui ont été adoptés après 2010 se fondent sur l'article 100(2) du TFUE.

¹⁷⁹³ Art. 100 (2) du TFUE

¹⁷⁹⁴ Directive [2008/106/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (refonte) JO L 323 du 3.12.2008, p. 33-61 ;

La directive [2012/35/UE](#) du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JO L 343 du 14.12.2012, p. 78-105.

¹⁷⁹⁵ La directive [2009/15/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes JO L 131 du 28.5.2009, p. 47-56 ;

Règlement (CE) n° [391/2009](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) JO L 131 du 28.5.2009, p. 11-23.

¹⁷⁹⁶ Le [Règlement \(UE\) no 530/2012](#) du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque JO L 172 du 30.6.2012, p. 3-9.

¹⁷⁹⁷ Directive (UE) [2017/2110](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil, JO L 315 du 30.11.2017, p. 61-77 ;

Directive [2009/45/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (refonte), JO L 163 du 25.6.2009, p. 1-140 ;

Directive (UE) [2017/2108](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, JO L 315 du 30.11.2017, p. 40-51.

Directive (UE) [2017/2109](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers

sécurité maritime¹⁷⁹⁸, le chargement et déchargement de vrac¹⁷⁹⁹, le contrôle de l'État du port¹⁸⁰⁰, l'application du code international de gestion de la sécurité pour le transport maritime¹⁸⁰¹, la lutte contre la pollution causée par les navires¹⁸⁰², la responsabilité en cas d'accident¹⁸⁰³, et les obligations de l'État du pavillon¹⁸⁰⁴.

opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, JO L 315 du 30.11.2017, p. 52-60.

¹⁷⁹⁸ Règlement (CE) n° [1406/2002](#) du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne

pour la sécurité maritime, JO L 208 du 5.8.2002, p. 1-9 ;

Règlement (UE) n° [911/2014](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 concernant le financement

pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution marine causée

par les navires et les installations pétrolières et gazières JOUE L 257 du 28.8.2014, p. 115-120. Directive [2002/59/CE](#) du

Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du

trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, JOUE n° L 208 du 05/08/2002 p. 0010

0027.

¹⁷⁹⁹ Directive [2001/96/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vrac, JOUE L 13 du 16.1.2002, p. 9-20.

¹⁸⁰⁰ Directive [2009/16/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte), JO L 131 du 28.5.2009, p. 57-100.

¹⁸⁰¹ Règlement (CE) n° [336/2006](#) du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil, JO L 64 du 4.3.2006, p. 1-36.

¹⁸⁰² Directive [2005/35/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOUE L 255 du 30.9.2005, p. 11-21.

¹⁸⁰³ Règlement (CE) n° [392/2009](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident JOUE L 131 du 28.5.2009, p. 24-46.

¹⁸⁰⁴ Directive [2009/21/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) JOUE L 131 du 28.5.2009, p. 132-135.

En ce qui concerne la sûreté maritime au sein de l'UE¹⁸⁰⁵, les textes européens abordent la sûreté des navires et des ports¹⁸⁰⁶, la lutte contre le terrorisme maritime au sein de l'UE¹⁸⁰⁷ et de la lutte contre les migrations clandestines¹⁸⁰⁸.

L'Union ayant agi en adoptant ces textes, les États membres ne peuvent prendre des engagements susceptibles d'aller à l'encontre des règles communautaires sus évoquées¹⁸⁰⁹.

L'emploi de la compétence partagée pour élaborer ces textes est un atout pour le maintien de l'ordre public en mer, car la plupart du temps, l'UE exerce cette compétence et son niveau d'intervention est plus pertinent et plus efficace que le niveau national. Bien plus, ces actions sont menées en respectant le principe de subsidiarité. Aucune des deux procédures de contrôle existantes en la matière (politique et juridictionnelle) n'a établi la violation de ce principe par l'UE. Au-delà de cet atout, l'étendue des compétences de l'Union pour maintenir l'ordre public en mer lui permet de mettre en place de véritables politiques européennes intégrées qui sont un gage pour un maintien plus efficace de l'ordre public en mer. C'est le cas notamment de la politique européenne de sécurité maritime, avec l'adoption des trois paquets Erika entre 2001 et 2009¹⁸¹⁰.

¹⁸⁰⁵ Directive [2009/15/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOUE L 131 du 28.5.2009, p. 47-56.

¹⁸⁰⁶ Règlement (CE) n° [725/2004](#) du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JO L 129 du 29.4.2004 p. 6-91 ; Directive [2005/65/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, JOUE L 310 du 25.11.2005, p. 28-39.

¹⁸⁰⁷ Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L. 164 du 22 juin 2002, p. 3. Décision-cadre modifiée par la décision-cadre 2008/919/JAI du Conseil du 28 novembre 2008 modifiant la décision-cadre 2002/475/JAI, JOUE n° L. 330 du 9 décembre 2008, p. 21.

Position commune du Conseil du 27 décembre 2001 relative à la lutte contre le terrorisme (2001/930/PESC), JOUE n° L. 344 du 28 décembre 2001, p. 90.

Règlement (CE) n° 2580/2001 du Conseil du 21 décembre 2001 concernant l'adoption de mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, JOUE n° L. 344 du 28 décembre 2001, p. 70.

¹⁸⁰⁸

¹⁸⁰⁹ Ce principe a été posé par l'arrêt AETR, CJCE, 31 mars 1971, Aff. 22/70 ; Et également par l'arrêt CJCE, 12 févr. 2009, Comm. c/ République Hellénique, Aff. 45/07 que nous verrons en détail dans le paragraphe 2 de cette section.

¹⁸¹⁰ Les différents textes de ces paquets ont été abordés plus en détail dans le chapitre 1, Titre 1, Partie 1, pp.

2. Les compétences partagées, un frein pour le maintien de l'ordre public en mer

Les principaux freins que constitue ce partage de compétence sont non seulement l'absence de répartition non équivoque des compétences entre l'Union et les États membres¹⁸¹¹, mais aussi la restriction des initiatives individuelles des États membres dans le domaine du maintien de l'ordre public en mer.

Ces freins sont mis en lumière par le célèbre arrêt de la Cour de justice en date du 12 février 2009¹⁸¹² sur lequel il est important de revenir. En effet, au moment des faits de l'arrêt, l'Union avait déjà pris un acte juridiquement contraignant qui intégrait deux conventions de l'OMI. Il s'agit du Règlement européen relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations¹⁸¹³, qui intègre non seulement le chapitre XII-2 de la Convention SOLAS¹⁸¹⁴, mais aussi le code ISPS¹⁸¹⁵. Selon la CJUE¹⁸¹⁶, l'UE ayant adopté ce texte dans un domaine où sa compétence est partagée, cette compétence a évolué vers une compétence exclusive par exercice, tant interne qu'externe. De ce fait, les domaines des deux conventions relevaient désormais de la compétence exclusive externe de l'Union, les États membres ne pouvant ni légiférer ni conclure des accords internationaux dans des domaines.

Cette répartition de compétence peut sembler claire, mais même sans légiférer ni conclure un accord dans ces domaines (ce qui se ferait en violation du droit de l'UE), il est possible que l'action d'un État membre dans ce domaine entraîne sa condamnation. En l'espèce, dans l'arrêt précité, la Grèce a soumis en mai 2005 au comité de sécurité maritime de l'OMI une proposition liée aux deux conventions précitées. Cette proposition¹⁸¹⁷ n'est ni un acte juridiquement contraignant (la Grèce

¹⁸¹¹ ALLDORF (Ch.), La répartition des compétences entre l'UE et ses États membres selon le Traité de Lisbonne, in *Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne*, BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses universitaires François - Rabelais, 2010, pp. 87-90.

¹⁸¹² CJCE, 12 févr. 2009, Comm. c/ République Hellénique, Aff. 45/07.

¹⁸¹³ Règlement (CE) n° [725/2004](#) du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JO L 129 du 29.4.2004 p. 6-91 ;

¹⁸¹⁴ Safety of Life at Sea.

¹⁸¹⁵ International Ship and Port Facility Security.

¹⁸¹⁶ CJCE, 12 févr. 2009, Comm. c/ République Hellénique, Aff. 45/07.

¹⁸¹⁷ Proposition relative à l'établissement de listes de vérification (« check lists ») pour assister les États dans l'application de la convention SOLAS (Safety of Life at Sea). Il s'agit en l'occurrence de contrôler la conformité des navires et des installations portuaires aux exigences de sûreté de cette convention et du Code ISPS (International Ship and Port Facility Security).

n'a pas légiféré) ni un engagement international de la part de la Grèce (la Grèce n'a conclu aucun accord international).

La question juridique au cœur de cet arrêt était de savoir si cette proposition viole le droit de l'UE, plus précisément le principe coopération loyale¹⁸¹⁸ qui impose aux États membres de prendre toutes mesures propres à assurer l'exécution des obligations découlant du traité et de s'abstenir de toutes mesures pouvant mettre en péril la réalisation des buts dudit traité. La Grèce a été condamnée par la Cour de justice, car ladite proposition violait le droit de l'UE en ce qu'elle pouvait conduire à l'adoption de nouvelles règles dans un domaine où l'Union a une compétence exclusive par exercice. Ce n'est donc pas la pertinence de la proposition de la Grèce qui est mise en cause, mais la compétence de cette dernière à la formuler.

Au regard de cet arrêt, il apparaît que les États ne peuvent pas prendre individuellement l'initiative de formuler des propositions, même si ces dernières sont bénéfiques pour le maintien de l'ordre public en mer. Cette restriction des initiatives individuelles est en théorie compensée par un processus qui, comme il sera démontré, est assez lourd et extrêmement contraignant.

En effet, les États membres ne peuvent pas formuler de proposition dans un domaine qui relève de la compétence exclusive de l'Union. C'est en principe à l'Union de le faire par le biais de la Commission européenne. Cette dernière est seule compétente pour mener les négociations et faire des propositions en tant que gardienne des traités. Mais l'Union n'étant pas membre de l'OMI¹⁸¹⁹, la compétence

¹⁸¹⁸ Art. 4(3) du TUE

Les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer leurs obligations communautaires. Ils ne doivent prendre aucune mesure susceptible de mettre en difficulté ces textes et la réalisation des objectifs de l'UE.

CJCE, 10 février 1983, Luxembourg c. Parlement européen, aff. C-230/81, Rec., p. 255, point 37.

CJCE, 7 janvier 2004, Wells, aff. C-201/02, Rec., p. I-723, point 64 ;

CJCE, 13 décembre 1991, Commission c. Italie, aff. C-33/90, Rec., p. I-5987, point 20;

CJCE, 10 février 1983, Luxembourg c. Parlement européen, précité, point 37 ;

CJCE, 11 juin 1991, Nikolaos Athanasopoulos et autres, aff. C-251/89, Rec., p. I-2797, point 57;

CJCE, 5 octobre 2006, Commission c. Allemagne, aff. C-105/02, Rec., p. I-9659, point 87;

CJCE, 30 mai 2006, Commission c. Irlande, aff. C-459/03, Rec., p. I-4635, point 169;

CJCE, 16 décembre 2004, EU-Wood-Trading GmbH, aff. C-277/02, Rec., p. I-11957, point 48;

CJCE, 26 avril 2005, Commission c. Irlande, aff. C-494/01, Rec., p. I-3331, point 45;

CJCE, 10 février 1983, Luxembourg c. Parlement européen, précité, point 37 ;

CJCE, 28 février 1991, Stergios Delimitis c. Henninger Bräu, C-234/89, Rec., p. I-935, point 53 (voir également : CJCE, ordon. 13 juillet 1990, Zwartveld, aff. C-2/88, Rec., p. I-3365) ;

CJCE, 27 septembre 1988, Grèce c. Conseil, aff. 204/86, Rec., p. 5323 ; 30 mars 1995, Parlement c. Conseil, aff. C-65/93, Rec., p. I-643, point 23.

¹⁸¹⁹ En vertu de l'acte constitutif de l'OMI, l'Union ne peut pas en être membre.

exclusive par exercice que l'Union a acquise en intégrant les deux conventions de l'OMI ne peut être exercée que par l'intermédiaire non pas de la Commission, mais des États membres. Si donc un État membre souhaite faire une proposition, il doit suivre la procédure prévue à cet effet. Il doit en effet obligatoirement présenter cette proposition devant le comité interne de la réglementation de la sûreté maritime (comité MARSEC) dont le représentant de la Commission assure la présidence. Des réunions préparatoires ont donc lieu pour préparer la position communautaire à tenir au sein de l'OMI et c'est au cours de ces réunions que les propositions des États membres sont discutées, si ces dernières figurent à l'ordre du jour.

Au-delà de cet arrêt, ces freins sont également mis en lumière par un autre arrêt de la Cour de justice en date du 20 novembre 2018¹⁸²⁰. Cet arrêt n'est certes pas relatif au maintien de l'ordre public en mer, mais montre que la répartition et la mise en œuvre des compétences issues du TFUE entre l'Union et les États membres ne sont pas toujours claires et aisées. En effet, dans cet arrêt, sont en cause des décisions du Conseil de l'Union européenne approuvant au nom de l'Union et des États membres la soumission à la CCAMLR¹⁸²¹ de documents de réflexion relatifs à la création d'aires marines protégées (AMP) en Antarctique. La Commission s'est opposée à ses actes, car selon elle, ces derniers devraient matérialiser l'approbation du Conseil non pas au nom de l'Union et des États membres, mais au nom seul de l'Union. Selon elle, la création de ces AMP relève non pas de la compétence partagée entre l'Union et ses États membres dans le domaine de l'environnement, mais de la compétence exclusive de l'Union dans le domaine de la conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune des pêches.

La Cour de justice donc a été amenée à répondre à la question de savoir si l'approbation de la création d'aires marines protégées relève du domaine de la conservation des ressources biologiques de la mer dans le cadre de la politique commune de la pêche, ou du domaine de l'environnement. En effet, le document de réflexion et les mesures envisagées (création d'aires marines protégées (AMP) en Antarctique) sont susceptibles de relever de plusieurs domaines de compétence de

Le Conseil avait pourtant souhaité une telle adhésion (Recommandation du conseil, 9 avril 2002, Recomm. SEC [2002] 381 final).

¹⁸²⁰ CJUE, 20 nov. 2018, Comm. c/ Conseil, Aff. C-626/15 et C-659/16.

¹⁸²¹ Il s'agit de la commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique qui s'est fixée pour objectif de mettre en place un réseau d'aires marines protégées dans l'Antarctique, cet objectif étant expressément soutenu par l'Union.

l'Union. La question était de savoir quelle est la base juridique sur laquelle les décisions attaquées devaient être adoptées. Selon une jurisprudence constante, afin d'identifier la compétence à laquelle doivent être rattachées des décisions, il y a lieu d'en préciser la base juridique pertinente en se fondant sur des éléments objectifs parmi lesquels figurent le contexte, le contenu et les objectifs poursuivis par les décisions en cause¹⁸²².

Si l'examen d'un acte de l'Union démontre que celui-ci poursuit plusieurs finalités ou qu'il a plusieurs composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant principale ou prépondérante, tandis que les autres ne sont qu'accessoire, cet acte doit alors être fondé sur une seule base juridique, à savoir celle correspondant à cette finalité ou à cette composante principale¹⁸²³. Ce n'est qu'à titre exceptionnel qu'un acte de l'Union doit être fondé simultanément sur plusieurs bases juridiques, à savoir lorsque cet acte poursuit à la fois plusieurs finalités ou a plusieurs composantes qui sont liées de manière indissociable, sans que l'une soit accessoire par rapport à l'autre¹⁸²⁴. Or, les principales mesures envisagées par le document de réflexion en cause intéressent les AMP et ces dernières visent à protéger l'environnement et à préserver l'intégrité de l'écosystème des mers qui entourent l'Antarctique. Elles visent non seulement les ressources halieutiques, mais également toutes les espèces d'organismes vivants qui font partie de l'écosystème marin antarctique, y compris aux oiseaux.

L'établissement des aires maritimes protégées n'assigne donc pas à celles-ci, comme finalité principale, la pêche ou la préservation des ressources halieutiques. De ce fait, les objectifs poursuivis par le document de réflexion et par les mesures envisagées contribuent à la réalisation de plusieurs des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, énoncés à l'article 191 (1) du TFUE. En conséquence, contrairement à ce que soutient la Commission, la pêche apparaît comme n'étant qu'une finalité accessoire du document de réflexion et des mesures envisagées. Étant donné que ce document et ces mesures ont pour finalité et pour composante principales la protection de l'environnement, il a été constaté par la CJUE que les décisions attaquées relèvent non pas de la compétence exclusive de l'Union,

¹⁸²² CJCE, 18 décembre 2014, Royaume-Uni/Conseil, aff. C-81/13, EU:C:2014:2449, point 35

¹⁸²³ CJCE, 24 juin 2014, Parlement/Conseil, aff. C-658/11, EU:C:2014:2025, point 43 ;

CJCE, 4 septembre 2018, Commission/Conseil (Accord avec le Kazakhstan), aff. C-244/17, EU:C:2018:662, point 37.

¹⁸²⁴ CJCE, 11 septembre 2003, Commission/Conseil, C-211/01, EU:C:2003:452, point 40.

consacrée à l'article 3 (1) du TFUE, mais de la compétence que celle-ci partage, en principe, avec les États membres en matière de protection de l'environnement en vertu de l'article 4 (2) e du TFUE. Cette affaire illustre bien les difficultés à cerner la répartition des compétences entre l'Union et ses États membres.

ANNEXE N° 14 : ANALYSE DES DIFFERENTES DEFINITIONS DOCTRINALES DE LA NOTION DE POLITIQUE EUROPEENNE

Le dictionnaire de droit international public¹⁸²⁵ aborde la notion de politique européenne sous deux aspects. En tant que qualificatif, il en propose six définitions¹⁸²⁶. En tant que substantif, il en propose trois définitions¹⁸²⁷. La définition qui nous intéresse est la seconde définition de la politique en tant que substantif, en l'occurrence la politique comme étant une ligne de conduite dans la gestion d'un secteur particulier de la société. En ce sens et selon ce second aspect, la politique conditionne à la fois la création du droit et son application. Le droit serait donc la formalité d'une politique particulière. Le droit représente une politique qui a réussi¹⁸²⁸. Si la politique est une source du droit, il reste que le droit, une fois qu'il a été créé, ne se confond pas avec la politique. La créature a une vie distincte de son créateur. Certes, le droit conserve une certaine dépendance de la politique qui influe sur l'application du droit, mais cette circonstance ne supprime pas l'autonomie du droit¹⁸²⁹. Aussitôt créée, la règle de droit acquiert, non pas une existence indépendante, mais une existence autonome, en tant qu'élément de la superstructure. Ceci signifie qu'on peut la séparer de la politique menée par les acteurs internationaux. Mais, en même temps, elle trace les limites à l'intérieur desquelles cette politique peut se déployer. Inséparable de la politique, elle s'en distingue parce qu'elle tire sa force obligatoire, non pas d'une quelconque volonté unilatérale, mais de la concertation des volontés, qui lui donne sa forme, son contenu et en détermine la portée. Ainsi va la dialectique du droit international et de la politique

¹⁸²⁵ SALMON (J.), Dictionnaire de droit international public, Bruxelles, Bruylant, 2017, 1198 p.

¹⁸²⁶ Premièrement comme étant relative à la manière de gouverner un État ou à son système de gouvernement, deuxièmement comme étant relatif au degré d'autonomie dont bénéficie un État ou un peuple en matière de choix de son régime ou de son mode de gouvernement particulier, troisièmement comme étant relatif aux rapports entre États, quatrièmement comme étant tout ce qui a rapport avec la chose publique, cinquièmement comme étant une situation fondée sur des considérations d'opportunité qui tendent à modifier un état de fait ou de droit et sixièmement comme un simple engagement moral par opposition à une véritable obligation juridique.

¹⁸²⁷ Premièrement comme étant ce qui a rapport au pouvoir comme mode d'organisation global de la cité ou de la société, la politique étant donc relative au gouvernement des choses ou des hommes, deuxièmement comme une ligne de conduite dans la gestion d'un secteur particulier de la société et troisièmement comme étant ce qui a rapport au pouvoir comme mode de relation entre États et donc les rapports de force et les relations conflictuelles qui caractérisent la société internationale.

¹⁸²⁸ CHAUMONT (Ch.), Cours général de droit international public, RCADI, 1970-I, t. 129, p. 359.

¹⁸²⁹ GIRAUD (E.), Le droit international public, RCADI, 1963-III, t. 110, p. 431-432.

internationale¹⁸³⁰. Par l'objectivité qu'il est censé incarner, le droit peut tout particulièrement remplir une fonction de légitimation d'une politique particulière. Sans s'opposer l'une à l'autre, la perspective juridique, qui est celle des légitimations, reste distincte de la perspective politique, qui est celle des réalisations historiques¹⁸³¹.

Selon **le Dictionnaire juridique de l'Union européenne**¹⁸³², la politique communautaire est une notion imprécise qui vise toute l'action de la communauté dans le cadre de ses compétences¹⁸³³. Ce sont des actions que l'UE entreprend ou doit entreprendre en vue de la réalisation des fins qui lui sont assignées par les traités¹⁸³⁴. Il s'agit donc des actions menées directement par les institutions de l'UE et des actions menées par les États membres, mais dont la concertation et l'harmonisation sont conduites par l'UE¹⁸³⁵. L'ensemble des politiques de l'UE constituent l'action de l'UE.

Selon **le Dictionnaire du droit de l'Union européenne**¹⁸³⁶, la notion de politique est réservée à certaines actions de l'UE, en l'occurrence celles qui illustrent son interventionnisme dans l'économie européenne et qui engendrent ainsi son budget. Dans ce sens, puisque les initiatives liées à l'établissement du marché intérieur¹⁸³⁷ ne représentent pas d'autre coût pour l'UE qu'une part de ses frais de fonctionnement, elles ne sauraient être assimilées aux politiques financées par les crédits opérationnels du budget de l'UE. Selon l'auteur, les principales politiques financées par ces crédits opérationnels du budget de l'UE sont : la politique agricole commune, la politique structurelle et la politique de préadhésion. Seules ces politiques peuvent ainsi être qualifiées de politiques européennes selon l'auteur.

Selon **le Dictionnaire juridique des transitions écologiques**¹⁸³⁸, les politiques européennes renvoient aux politiques publiques européennes. Ces

¹⁸³⁰ GONIDEC (P. - F.), *Dialectique du droit international et de la politique internationale*, in *Mélanges Chaumont*, Paris, Pedone, 1984, p. 322.

¹⁸³¹ DE VISSCHER (Ch.), *Théories des réalités en droit international public*, 3^{ème} éd., Paris, Pedone, p. 190.

¹⁸³² DE LA FUENTE (F.), *Dictionnaire juridique de l'Union européenne*, Bruxelles, Bruylant, 1998, 582 p.

¹⁸³³ Le premier critère est donc celui du fondement de la politique européenne.

¹⁸³⁴ Le second critère est donc celui du but de l'objectif de la politique européenne.

¹⁸³⁵ Le troisième critère est donc celui des acteurs de la politique européenne.

¹⁸³⁶ DEBARD (T.), LE BAUT-FERRARESE (B.) et NOURISSAT (C.), *Dictionnaire du droit de l'Union européenne*, 2^{ème} éd., Paris, Eclipses, 2007, 360 p.

¹⁸³⁷ C'est le cas notamment de la libre circulation des marchandises, la libre circulation des personnes, la libre circulation des services, la libre circulation des capitaux, les règles de concurrence, le rapprochement de législations et l'union monétaire.

¹⁸³⁸ COLLART DUTILLEUL (F.), PIRONON (V.) et VAN LANG (A.) (dir.), *Dictionnaire juridique des transitions écologiques*, Paris, LGDJ, pp. 623-626.

politiques y sont définies au travers de leurs buts¹⁸³⁹, moyens¹⁸⁴⁰ et application¹⁸⁴¹. Ces politiques ne comprennent pas les actions du Conseil de l'Europe¹⁸⁴². Il existe des politiques publiques européennes formellement qualifiées ainsi. C'est le cas de l'agriculture, de l'économie et de la monnaie. En revanche, il existe des politiques publiques européennes qui, sans avoir cette appellation formelle, en présentent les caractéristiques. C'est le cas notamment du transport, de l'environnement et de l'énergie. En général, il n'y a pas d'homogénéité entre les politiques européennes, car elles reposent sur des compétences et des moyens différents (divers et variés), et elles obéissent à des règles juridiques qui leur sont propres.

Enfin, selon Dominique BERLIN dans son ouvrage intitulé « **Politiques de l'Union européenne** »¹⁸⁴³, pour définir la notion de politique européenne, il faut en identifier les différentes composantes. Pour reprendre les propos de l'auteur, la politique, c'est avant tout des buts à atteindre¹⁸⁴⁴, ce sont ensuite des moyens mis en place pour atteindre ces objectifs¹⁸⁴⁵.

¹⁸³⁹ Ces politiques visent à atteindre les objectifs fixés par les traités.

¹⁸⁴⁰ Ces politiques sont mises en place grâce à un pouvoir normatif (de nature législative et réglementaire) et un budget.

¹⁸⁴¹ Ces politiques s'appliquent directement dans les ordres juridiques des États membres en primant sur les dispositions nationales contraires, leurs devoirs de coopération loyale et les mécanismes institutionnels et juridictionnels garantissant le respect du droit de l'UE par ces derniers.

¹⁸⁴² Le Conseil de l'Europe concentre son action sur les enjeux écologiques, la protection des droits fondamentaux et la démocratie, par l'adoption de Conventions internationales soumises au consentement des États.

¹⁸⁴³ BERLIN (D.), *Politiques de l'Union européenne*, Bruylant, Bruxelles, 2^{ème} éd. 2015, 1077 p., p. 7-18.

¹⁸⁴⁴ Il s'agit en effet des différents objectifs, les différentes finalités d'une politique européenne. Ces objectifs sont étroitement liés aux objectifs généraux de l'UE. L'étude de ces objectifs permet d'étudier ladite politique européenne.

¹⁸⁴⁵ Il s'agit ici des moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs cités précédemment. Il s'agit donc d'un ensemble de moyens au service d'un ou de plusieurs objectifs, ces objectifs étant relatifs à l'organisation interne de l'Union et à ses relations avec d'autres ensembles.

ANNEXE N° 15 : TABLEAU PRESENTANT LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA NOTION DE POLITIQUE DE L'UE.

Éléments	Notion de Politique européenne
Nature	- Ensemble d'actions - Actions d'ensemble plus construites - Ensemble de mesures prises dans un objectif donné
But	Atteindre les objectifs fixés par les traités
Moyens ou mise en œuvre	- Instruments juridiques ou pouvoir normatif (de nature législative ou réglementaire) - Budget ou moyens financiers
Fondements ou bases juridiques	Compétences de l'UE
Instruments juridiques	Dispositions à caractère obligatoire et contraignant
Acteurs	Institutions de l'UE et États membres ¹⁸⁴⁶
Mode de financement ou moyens financiers	Crédits opérationnels du budget de l'UE ¹⁸⁴⁷
Catégorie ou classification	- Par secteur (globale ou sectorielle) - Par ordre qualitatif (principale ou secondaire) - Par degré d'intégration - Par objectif - Par terme visé (court, moyen long) - Par caractère
Types	- Mode d'organisation intergouvernementale - Ensemble homogène¹⁸⁴⁸

¹⁸⁴⁶ Une politique est un ensemble d'actions menées d'une part directement par les institutions de l'UE et d'autre part par les États membres, mais dont la concertation et l'harmonisation sont conduites par l'UE. DE LA FUENE (F.), *Op.cit.*, 582 p.

C'est un domaine qui fait l'objet d'interventions déterminantes et directes des institutions de l'UE et d'intervention concertées des États membres. BARAV (A.), PHILIP (C.), *Op.cit.*, 1180 p.

¹⁸⁴⁷ Une politique en est une lorsqu'elle est financée par les crédits opérationnels du budget de l'UE. Si elle ne présente pour l'UE qu'une part de ses frais de fonctionnement, alors, elle n'est pas une politique. DEBARD (T.), LE BAUT-FERRARESE (B.) et NOURISSAT (C.), *Dictionnaire du droit de l'Union européenne*, 2^{ème} éd., Paris, Eclipses, 2007, 360 p.

La mise en œuvre des politiques de l'UE se fait grâce aux dépenses d'ordre opérationnel et font l'objet d'un financement partagé entre l'UE et les États membres. Ce financement a donc quatre origines : Les fonds structurels, les interventions, les aides ou les prêts et les crédits de recherches et d'investissement. BARAV (A.), PHILIP (C.), *Op.cit.*, 1180 p.

¹⁸⁴⁸ Le manuel Droit européen (BERGE (J.-S.), ROBIN-OLIVIER (S.), *Droit européen : Union européenne et Conseil de l'Europe*, Paris, PUF, Coll. Thémis droit, 2^{ème} éd. 2008, p. 69) opère une distinction entre deux types de politiques menées au sein et par l'UE. Il établit une différence entre les politiques qui obéissent à un mode d'organisation essentiellement intergouvernementale (c'est le cas notamment de la PEC et de la PSDC)

Avant on parlait de politique communautaire, ce qui est l'équivalent de la politique de l'UE de nos jours.

Dans la définition de la notion de politique de l'UE, plusieurs notions peuvent prêter à confusion :

- **Politique régionale** (permet un développement harmonieux de l'ensemble des régions des États membres de la communauté, en aidant matériellement les plus pauvres d'entre elles en concertation avec les États concernés¹⁸⁴⁹),
- **Politique coordonnée** (celle dont la détermination et la conduite demeurent du ressort des États membres, l'UE n'intervenant qu'en vue de les harmoniser et de les coordonner¹⁸⁵⁰. C'est le cas de la politique économique. Il faut noter qu'il y'a trois éléments à prendre en compte : politique nationale, politique coordonnée et politique commune. Pour une partie de la doctrine, les politiques coordonnées font partie des politiques communes. Pour l'autre partie, il y'a une différence entre les deux, car les politiques communes se substituent aux politiques nationales, ce qui n'est pas le cas des politiques coordonnées),
- **Action commune.** Il s'agit de textes pris dans le cadre de la coopération intergouvernementale par lesquels les États membres de l'UE décident d'une action au niveau de l'UE.
- **Action de l'UE.** Ce terme désigne selon certains auteurs l'ensemble des politiques de l'UE¹⁸⁵¹.

Il existe des politiques formellement qualifiées comme telles (agriculture, économie, monnaie) et d'autres qui en présentent les caractéristiques sans toutefois être désignées formellement comme telles (transports, environnement, énergie)¹⁸⁵².

et celles qui en revanche se fondent dans un ensemble plus homogène, soumis à une procédure législative ordinaire (celles associant Conseil et Parlement européen, 294 TFUE).

¹⁸⁴⁹ BARAV (A.), PHILIP (Ch.) (dir.), Dictionnaire juridique des communautés européennes, Paris, PUF, 1993, p. 822.

¹⁸⁵⁰ *Ibid.*, 1180 p.

¹⁸⁵¹ DE LA FUENE (F.), Dictionnaire juridique de l'Union européenne, Bruxelles, Bruylant, 1998, 582 p.

¹⁸⁵² COLLART DUTILLEUL (F.), PIRONON (V.) et VAN LANG (A.) (dir.), Dictionnaire juridique des transitions écologiques, Paris, LGDJ, pp. 623-626.

ANNEXE N° 16 : LES DIVERSES FORMES D'AGENCES EUROPEENNES

Les agences européennes se caractérisent par leur extrême diversité, qui se matérialise notamment par le fait qu'elles rentrent dans plusieurs catégories d'entités, celle des organismes de l'UE, celle des organismes communautaires délocalisés, celle des organismes communautaires décentralisés¹⁸⁵³ et aussi celles des établissements publics communautaires¹⁸⁵⁴. Cette diversité se matérialise également par le nombre important de vocables employés pour les désigner (Fondation¹⁸⁵⁵, Centre¹⁸⁵⁶, Office¹⁸⁵⁷, Agence, Observatoire¹⁸⁵⁸, Bureau¹⁸⁵⁹, Collège¹⁸⁶⁰, Institut¹⁸⁶¹, Conseil¹⁸⁶², Unité¹⁸⁶³, Autorité¹⁸⁶⁴). Cette diversité d'appellation peut entraîner une confusion qui rendrait difficile leur recensement et l'appréhension de leur nature juridique¹⁸⁶⁵. On distingue deux catégories d'agences européennes : les agences exécutives et les agences décentralisées¹⁸⁶⁶.

¹⁸⁵³ Décentralisée notamment par le fait qu'elles ont la personnalité juridique et un budget propre. Sur la dénomination organisme communautaire décentralisé, voir notamment MULLER (I.), les organismes communautaires décentralisés, in les petites affiches n° 10, 1997, p. 23.

¹⁸⁵⁴ Sur la dénomination établissement public communautaire, voir notamment ISAAC (G.), Droit communautaire général, Masson, 1993, p. 73.

¹⁸⁵⁵ Fondation européenne pour la formation, Turin (Italie) 1990 ; Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Dublin (Irlande) 1975.

¹⁸⁵⁶ Centre européen pour la prévention et le contrôle des maladies, Stockholm (Suède) 2004 ; Centre européen pour le développement de la formation professionnelle, Thessalonique (Grèce) 1975 ; Centre satellitaire de l'UE, Torrejon de Ardoz (Espagne) 2001 ; Centre de traduction des organes de l'UE, Luxembourg 1994 ;

¹⁸⁵⁷ Office communautaire des variétés végétales, Angers (France) 1994 ; Office de l'harmonisation dans marché intérieur, Alicante (Espagne) 1993 ; Office européen de police, La Haye (Pays-Bas) ; Office de l'organe des régulateurs européens des communications électroniques, Riga (Lettonie) 2009 ;

¹⁸⁵⁸ Observatoire européen des drogues et des toxicomanies, Lisbonne (Portugal) 1993.

¹⁸⁵⁹ Bureau d'appui européen en matière d'asile, La Valette (Malte) 2010.

¹⁸⁶⁰ Collège européen de police, Budapest (Hongrie) 2008.

¹⁸⁶¹ Institut européen d'innovation et de la technologie, Budapest (Hongrie) 2008 ; Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes, Vilnius (Lituanie) 2006 ; Institut d'étude de sécurité de l'UE, Paris (France) 2002.

¹⁸⁶² Conseil de résolution unique, Bruxelles (Belgique) 2014.

¹⁸⁶³ Unité de coopération judiciaire de l'UE, La Haye (Pays-Bas) 2002.

¹⁸⁶⁴ Autorité européenne de la sécurité alimentaire, Parme (Italie) 2002 ; Autorité européenne des marchés financiers, Paris (France) 2010 ; Autorité bancaire européenne, Londres (Royaume-Uni) 2010 ; Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles, Francfort (Allemagne) 2010.

¹⁸⁶⁵ MULLER-QUOY (I.), L'apparition et le développement des Agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, in COUZINET (J. - F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p. préc. p. 14.

¹⁸⁶⁶ La terminologie agence décentralisée est très récente. En effet, celle employée avant la fin des années 2000 était soit agences traditionnelles soit agences de régulation.

Les agences exécutives sont chargées de gérer un programme communautaire tel que défini et voté préalablement par les colégislateurs européens, sur la base de critères techniques précis, qui ne leur laissent pas de marge d'appréciation¹⁸⁶⁷. Il existe actuellement six agences exécutives¹⁸⁶⁸ et leur statut est prévu par le règlement 58/2003¹⁸⁶⁹.

Les agences décentralisées quant à elles ont été les premières à être mises en place, dans les années 1970¹⁸⁷⁰. Il s'agit, selon la Commission européenne, d'entités juridiques autonomes participant à la régulation d'un secteur à l'échelle européenne et à la mise en œuvre d'une politique européenne¹⁸⁷¹, et participant à l'exercice de la fonction exécutive au niveau communautaire¹⁸⁷². Plusieurs éléments permettent de distinguer les agences exécutives des agences décentralisées. Le premier est relatif à leur fondement. Les agences exécutives trouvent toutes leur fondement dans un seul acte de droit dérivé, le règlement 58/2003¹⁸⁷³, alors que les agences décentralisées trouvent leur fondement dans divers actes de droit dérivé. Le second élément est relatif à leur localisation. Les agences d'exécution sont toutes localisées à Bruxelles¹⁸⁷⁴, tandis que les agences décentralisées sont localisées dans diverses villes de l'UE. C'est d'ailleurs en raison de leur implantation dans diverses villes européennes qu'elles sont qualifiées d'agences décentralisées. Le troisième élément est relatif à leur mission. Les agences exécutives sont chargées de tâches de pure gestion, contrairement aux agences décentralisées qui sont amenées à faire beaucoup plus. Le dernier élément de distinction est relatif à l'indépendance. En ce qui concerne les agences d'exécution, la Commission encadre strictement leur action

¹⁸⁶⁷ COMTE (F.), Agences européennes : Relance d'une réflexion interinstitutionnelle européenne, Revue du Droit de l'UE, 2008, Issue 3, pp. 461-506.

¹⁸⁶⁸ Agence exécutive Education audiovisuel et culture, Bruxelles (Belgique) 2005 ; Agence exécutive du Conseil européen de la recherche, Bruxelles (Belgique) 2008 ; Agence exécutive pour les petites et moyennes entreprises, Bruxelles (Belgique) 2013 ; Agence exécutive pour la recherche, Bruxelles (Belgique) 2007 ; Agence exécutive pour les consommateurs, la santé, l'agriculture et l'alimentation, Luxembourg, 2004 ; Agence exécutive Innovation et réseau, Bruxelles (Belgique) 2006.

¹⁸⁶⁹ Règlement 58/2003 du Conseil en date du 19 déc. 2003 portant statut des agences exécutives chargées de certaines tâches relatives à la gestion de programmes communautaires, JOUE n° L 11 du 16 janv. 2003, p. 1.

¹⁸⁷⁰ Centre européen pour le développement de la formation professionnelle, Thessalonique (Grèce) 1975 ; Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Dublin (Irlande) 1975.

¹⁸⁷¹ COM (2005) 59 final.

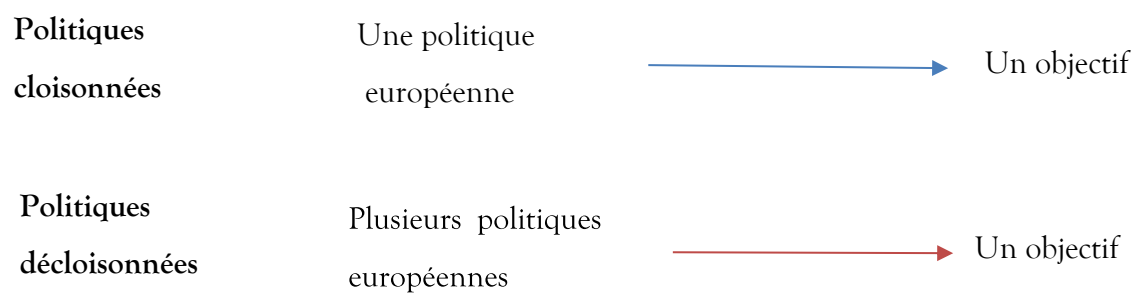
¹⁸⁷² COM (2005) 59 final.

¹⁸⁷³ Règlement 58/2003 du Conseil en date du 19 déc. 2003 portant statut des agences exécutives chargées de certaines tâches relatives à la gestion de programmes communautaires, JOUE n° L 11 du 16 janv. 2003, p. 1.

¹⁸⁷⁴ Seule l'Agence exécutive pour les consommateurs, la santé, l'agriculture et l'alimentation est située au Luxembourg.

et contrôle leurs organes de direction, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les agences décentralisées.

**ANNEXE N° 17 : SCHEMA REPRESENTANT LA DISTINCTION ENTRE POLITIQUE
CLOISONNEE ET POLITIQUE DECLOISONNEE**



ANNEXE N° 18 : HISTORIQUE DE LA POLITIQUE COMMUNE DE LA PECHE (PCP)

Plusieurs dates ont marqué les étapes et l'évolution de la PCP telle que nous la connaissons de nos jours.



En 1965, la Commission européenne présente une analyse exhaustive des pêches communautaires dans un document et formule les grandes orientations, piliers de l'établissement d'une politique commune de la pêche. Ces bases seront plus tard utilisées pour élaborer en 1970 les premiers fondements de la PCP¹⁸⁷⁵.

En 1970, l'UE adopte deux règlements européens dans le cadre de la PCP, l'un relatif à la structure, l'autre aux marchés¹⁸⁷⁶.

Il a fallu attendre 1983 pour que la PCP s'intéresse à la conservation des ressources halieutiques, en témoigne l'adoption de différents règlements le 25 janvier 1983¹⁸⁷⁷ relatifs à la gestion et à la conservation de ressources halieutiques. Il s'agit de la naissance de l'Europe Bleu.

En 1992, la PCP qui a à peine une décennie sera complètement refondue et son objectif évoluera vers la gestion de ressources collectives, naturelles et renouvelables¹⁸⁷⁸.

En 2002¹⁸⁷⁹, la PCP a connu un changement majeur, car l'objectif d'exploitation durable des ressources n'avait pas été atteint. Il s'agit d'une des plus récentes réformes de la PCP. Mais toujours en 2002, le comité économique et social européen

¹⁸⁷⁵ Office des publications officielles des Communautés européennes, [La politique commune de la pêche](#) : le chemin parcouru et les défis à relever / [Comité économique et social européen], p 5.

¹⁸⁷⁶ Règlements CEE/2141/70 et CEE/2142/70 du 20 octobre 1970, JOUE n° L 236 du 27 octobre 1970. À la suite de l'élargissement de la communauté, ces deux Règlements ont été abrogés et remplacés par le Règlement CEE/100/76 et CEE/101/76 du 19 jan. 1976, JOUE n° L 20 du 28 jan. 1976.

¹⁸⁷⁷ Règlement (CEE) no 170/83 du Conseil du 25 janvier 1983 instituant un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de pêche, JOUE n° L 24 du 27 janv. 1983, pp. 1-13

¹⁸⁷⁸ Règl. CEE/3760/92 du Conseil du 20 décembre 1992 instituant un régime communautaire de la pêche et de l'aquaculture, JO n° L 389 du 31 décembre 1992.

¹⁸⁷⁹ Règlement CEE/2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de pêche, LO n° L 258 du 31 décembre 2002, p. 59.

Ce Règlement est plus connu sous le nom de Règlement de base.

espérait déjà que la Commission européenne étende sa politique aux contrôles des navires de pêche illégale,¹⁸⁸⁰ car jusque-là, rien n'avait été fait dans ce sens.

Depuis, la PCP a développé son action en la matière comme en témoignent les objectifs fixés dans le règlement 1380/2013¹⁸⁸¹. Elle permet désormais de lutter contre la surexploitation des ressources halieutiques au sein de l'UE¹⁸⁸² et ailleurs¹⁸⁸³, son principal objectif¹⁸⁸⁴ étant la conservation et le partage des ressources halieutiques¹⁸⁸⁵, mais aussi le fonctionnement du marché commun des produits de la pêche. Cette politique européenne intégrée, datant de presque quarante ans, a beaucoup évolué et constitue un nouveau cadre dont les règles sont désormais essentiellement contenues dans le règlement européen du 11 décembre 2013¹⁸⁸⁶. Depuis sa « véritable » mise sur pied le 27 janvier 1983¹⁸⁸⁷, les États membres de l'UE ne sont plus libres d'adopter des textes relatifs à la conservation et la gestion des ressources halieutiques.

¹⁸⁸⁰ Office des publications officielles des Communautés européennes, [La politique commune de la pêche](#) : le chemin parcouru et les défis à relever / [Comité économique et social européen], p. 38.

¹⁸⁸¹ Règl. n°1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54

¹⁸⁸² Il s'agit en effet des zones de pêche des États membres de l'UE qui ont été communautarisées et qui constituent désormais un espace maritime sur lequel l'Union a la compétence exclusive pour légiférer sur l'accès et l'exploitation des ressources halieutiques.

¹⁸⁸³ En plus de ces zones sus évoquée, il y a aussi les eaux maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté d'État tiers et la haute mer. cf. Art. 1(3) du Règlement n°1005/2008 du Conseil du 29 sep. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1

Le règlement 1380/2013 donne la définition des eaux de l'UE.

¹⁸⁸⁴ L'objectif principal de la PCP est rappelé dans deux Règlement : premièrement, le Règlement (CE) n° 2371/2002 du 20 déc. 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune des pêches, JOUE 358 du 31 déc. 2002, p. 59. Ce Règlement n'est plus en vigueur et a été remplacé par le Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil. Et le Règlement n°1005/2008 du Conseil du 29 sep. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1

Ce principal objectif est de garantir une exploitation des ressources aquatiques vivantes qui crée les conditions de durabilité nécessaires tant sur le plan économique et environnemental qu'en matière sociale.

¹⁸⁸⁵ La conservation et le partage des ressources halieutiques faisant partie du marché commun, la PCP a aussi pour objectif d'assurer le bon fonctionnement du marché commun des produits de la pêche

¹⁸⁸⁶ Règl. n°1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54.

¹⁸⁸⁷ Cons. CE, Règlement (CEE) n° 170/83, 25 janv. 1983, instituant un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de la pêche, Journal Officiel des communautés européennes 27 janvier 1983, aujourd'hui remplacé PE et Cons. UE, Règl. n°1380/2013 du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54.

La PCP a désormais quatre volets : la gestion des ressources¹⁸⁸⁸, l'organisation commune des marchés des produits issus de la pêche et de l'aquaculture¹⁸⁸⁹, la « structuration du secteur pêche »¹⁸⁹⁰ et enfin « l'externalisation du secteur pêche »¹⁸⁹¹. Elle s'inscrit dans le processus de la politique maritime intégrée de l'UE¹⁸⁹² et en cela, son évolution tient compte des autres politiques liées à la mer.

¹⁸⁸⁸ Le but étant d'assurer un équilibre entre les ressources et leur exploitation.

¹⁸⁸⁹ Le but étant de soutenir les revenus des pêcheurs, stabiliser le marché et assurer une offre régulière de produit de qualité.

¹⁸⁹⁰ Le but étant d'assurer un développement économique de l'ensemble des filières pêche et aquaculture.

¹⁸⁹¹ Qui consiste en la conclusion d'accord de pêche avec les États tiers et la participation de l'Union en tant que membre ou observateur à diverses organisation internationales chargées de la gestion des ressources de pêche.

¹⁸⁹² Cette politique repose sur l'élaboration conjointe de toutes les politiques relatives à la mer et aux océans, car les questions y relatives sont toutes liées les unes aux autres. Elle a été proposée le 10 octobre 2007 par la Commission européenne dans son livre bleu et elle a été approuvée le 14 décembre 2007.

Communication de la Commission européenne, Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne (Livre bleu), COM. (2007), 575 final, p. 5.

ANNEXE N° 19 : MODELE DE CERTIFICAT DE CAPTURE

 		CERTIFICAT DE CAPTURE DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE - MODÈLE Français EUROPEAN COMMUNITY CATCH CERTIFICATE - FRENCH MODEL (R(CE) n°1005/2008 du 29 septembre 2008)	
1 Numéro du certificat : <i>(certificate number)</i>		Partie réservée à l'administration <i>(reserved for the administration)</i>	
F R A 2 0 0 6 2 codepays isoalpha 3 année département/PTOM n° ordreunique			
Nom de l'autorité validant le certificat : <i>(name of the validating authority)</i>			
Adresse : 92 Boulevard Gambetta <i>(address)</i> 62200 BOULOGNE SUR MER		Cachet (tampon) : <i>(seal/stamp)</i>	
Contact (tél, fax, mél) : Tél : 06.07.26.01.52 et 06.07.29.79.04 <i>(contact (tel., fax, e-mail))</i> E-mail : ddtm-dml-export@pas-de-calais.gouv.fr			
2 Nom du navire de pêche : <i>(en capitales)</i> <i>(name of master of fishing vessel)</i>			
Pavillon : <i>(code iso alpha 3)</i>		Port d'immatriculation (nom/locode) : <i>(immatriculation port : name/locode)</i>	
Indicatif d'appel : <i>(IRCS) - (international radio call Sign)</i>		N° Lloyd's / OMI : <i>(le cas échéant)</i> <i>(if issued)</i>	
Licence(s) de pêche et date(s) limite(s) de validité : <i>(préciser le type et le n°/identification si existant)</i> <i>(type of fishing licence, identification if exist and date limit of validity)</i>		N° Inmarsat, fax, Tél., adresse électronique : <i>(le cas échéant)</i> <i>(Inmarsat, telefax, telephone N°, e-mail address) (if issued)</i>	
3 Description du/des produit(s) (description of product(s))			
Type de transformation autorisée à bord : <i>(type of processing authorised on board)</i>			
Espèce <i>(species)</i>	Code du produit <i>(product code)</i>	Zone(s) de capture <i>(FAO, CIEM, CGPM, ...)</i> <i>(catch area(s) : FAO, ICES, GFCM, ...)</i>	Date(s) de capture <i>(catch dates)</i>
Poids vif estimé (kg) <i>(estimated live weight (kg))</i>			
Poids à débarquer estimé (kg) <i>(estimated weight to be landed (kg))</i>			
Poids débarqué vérifié (kg) <i>(le cas échéant)</i> <i>(verified weight landed (kg) - where appropriate)</i>			
4 Référence des mesures de gestion et de conservation applicables : <i>(references of applicable conservation and management measures)</i>			
5 Nom du capitaine du navire de pêche (si autre, préciser les nom, qualité, adresse, tél., fax, e-mail) : <i>(name of the master of fishing vessel - if different, mention the name, the quality, address, tel, fax, e-mail)</i>		Signature du capitaine ou du représentant : <i>(signature of the master of fishing vessel or representative)</i>	
		Cachet (tampon) : <i>(seal/stamp)</i>	
6 Déclaration de transbordement en mer (declaration of transhipment at sea)			
Nom du capitaine du navire de pêche : <i>(name of master of fishing vessel)</i>			
Date de transbordement : <i>(date of transhipment)</i>		Zone de transbordement : <i>(transhipment area)</i>	
		Position de transbordement : <i>(position of transhipment)</i>	
Date de déclaration : <i>(date of declaration)</i>		Signature du capitaine du navire donneur : <i>(signature of the master of the giving vessel)</i>	
Nom du capitaine du navire receveur : <i>(name of master of receiving vessel)</i>			



N° 14169*02

ANNEXE N° 20 : HISTORIQUE DE L'ESPACE DE LIBERTE SECURITE ET JUSTICE (ELSJ)

Plusieurs dates ont marqué l'élaboration de l'ELSJ



En 1956, le Traité de Rome en son article 67 mentionne la mise en place, à l'échelle de la Communauté européenne, d'un espace de liberté sécurité et justice.

En 1992, le Traité de Maastricht répartit les domaines d'actions de l'UE en trois piliers : les communautés européennes, la PESC et la coopération policière et judiciaire en matière pénale. Les deux derniers piliers relèvent de la coopération intergouvernementale. Le Parlement européen et la Commission n'interviennent que très peu. L'article 29 Traité de Maastricht¹⁸⁹³ dispose que l'un des objectifs de l'UE est la mise en place d'un ELSJ.

En 1997 le Traité d'Amsterdam crée l'ELSJ comme objectif. Avec l'intégration des accords Schengen, la création d'un espace sans frontière intérieure implique de définir une politique Commune en matière de frontière extérieure.

En 1999, le Conseil de Tampere consacre la création de l'ELSJ et lui donne 4 axes :

- **une politique européenne commune en matière d'asile et d'immigration ;**
- **un véritable espace européen de justice ;**
- **la lutte contre la criminalité à l'échelle de l'UE ;**
- **une action extérieure plus forte.**

¹⁸⁹³ Art. 29 du Traité de Maastricht : « Sans préjudice des compétences de la Communauté européenne, l'objectif de l'Union est d'offrir aux citoyens un niveau élevé de protection dans un espace de liberté, de sécurité et de justice, en élaborant une action en commun entre les États membres dans le domaine de la coopération policière et judiciaire en matière pénale, en prévenant le racisme et la xénophobie et en luttant contre ces phénomènes ».

En 2009, le Traité de Lisbonne fait évoluer l'ELSJ. Selon l'article 3(2) TUE, l'ELSJ est un objectif de l'UE énoncé avant le marché intérieur. L'ELSJ figure désormais au titre V du TFUE, et l'article 67 du TFUE énonce ses objectifs. Le Traité de Lisbonne supprime les trois piliers et communautarise l'ELSJ, ce qui renforcera les pouvoirs de la Commission, du Parlement et de la CJUE dans ce domaine.

ANNEXE N°21 : EUROPOL ACTEUR INCONTOURNABLE DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

Les actes de piraterie maritime sont en général perpétrés par des réseaux très organisés. Leur but est de s'enrichir en pillant les navires et/ou en faisant des prises d'otage contre rançon. Le démantèlement de tels réseaux, nécessitant une approche collaborative, est une préoccupation majeure sur la scène internationale. Par la résolution 1950 (2010)¹⁸⁹⁴ adoptée à l'unanimité par le Conseil de sécurité des Nations Unies, un appel à la collaboration avec INTERPOL et Europol a été lancé à l'ensemble des cent-quatre-vingt-douze États membres de l'ONU pour lutter contre les réseaux criminels impliqués dans la piraterie maritime au large des côtes de la Somalie. Cette résolution a conféré à Europol une reconnaissance internationale et une seconde casquette au cœur du processus de maintien de l'ordre public en mer à travers la lutte contre la piraterie maritime.

La contribution d'Europol à la lutte contre la piraterie maritime se matérialise par l'aide qu'il apporte aux enquêteurs et aux autorités nationales¹⁸⁹⁵ **(1)**, et se concrétise d'une part par la mise en place d'un fichier d'analyse, et d'autre part par la participation à une équipe commune d'enquête **(2)**.

1. L'aide apportée par Europol aux autorités nationales dans la lutte contre la piraterie maritime

Pour contribuer à la lutte contre la piraterie maritime, Europol met à disposition des autorités et des organisations nationales chargées de la lutte contre la piraterie maritime une plateforme d'échange d'informations et de données sur la piraterie maritime. Cette plateforme vise à renforcer la coopération et le partage d'informations entre les différents acteurs impliqués dans cette lutte. Elle permet aux autorités de partager des renseignements sur les menaces et les risques de piraterie maritime, de mettre en œuvre des actions de prévention et de coopérer de manière plus efficace pour lutter contre la piraterie maritime. Elle fournit également un accès à des bases

¹⁸⁹⁴ Résolution 1950 (2010) du Conseil de sécurité des Nations unies du 23 nov. 2010.

¹⁸⁹⁵ Toutes les informations relatives à cette aide proviennent du Site internet de Europol, consulté en décembre 2022 :
<https://www.europol.europa.eu>

de données et à des outils d'analyse qui peuvent être utilisés pour mieux comprendre les modèles de piraterie maritime et développer des stratégies de lutte plus efficaces. Cette plateforme est un outil précieux pour renforcer la coopération et le partage d'informations dans la lutte contre la piraterie maritime, ainsi que pour mieux comprendre et affronter les menaces et les risques liés à cette forme de criminalité.

Europol met aussi à disposition des autorités nationales un centre de coordination de l'action contre la piraterie maritime, qui fournit une assistance opérationnelle aux autorités et aux organisations nationales chargées de lutter contre la piraterie. Il leur fournit des renseignements et des analyses sur les menaces et les risques de piraterie, ainsi que sur les groupes criminels impliqués dans cette activité. Il peut également mettre en place des opérations conjointes avec les autorités et les organisations partenaires pour lutter contre la piraterie.

De plus, un nombre important d'experts d'Europol apportent une assistance technique et opérationnelle aux autorités et aux organisations nationales chargées de lutter contre la piraterie.

Europol donc joue un rôle important dans la lutte contre la piraterie maritime en offrant aux autorités et aux organisations nationales chargées de cette lutte une assistance technique et opérationnelle, ainsi qu'un soutien en matière de coopération et de formation.

Toutefois, il est pertinent de noter que l'aide apportée par Europol présente quelques limites. En effet, Europol ne dispose pas de pouvoirs d'enquête et d'intervention opérationnelle en dehors de l'Union européenne. Elle ne peut donc pas mener d'opérations de lutte contre la piraterie en dehors de l'Union. Aussi, Europol dépend très largement des autorités nationales et de leurs coopérations pour collecter et partager les informations nécessaires à la lutte contre la piraterie. La fourniture par Europol d'une assistance efficace dans la lutte contre la piraterie maritime est donc conditionnée par une coopération suffisamment efficace avec les autorités des États membres.

2. La mise en place d'un fichier d'analyse commune et la participation à une équipe commune d'enquête

L'autre contribution d'Europol à la lutte contre la piraterie maritime se matérialise par la mise en place en 2010 d'un fichier d'analyse commune dénommée

« PIRATERIE » (a) et par la participation depuis 2012 à une équipe commune d'enquête dénommée « NEMESIS » (b).

➤ La mise en place du fichier d'analyse commune « PIRATERIE »

Europol a développé une base de données dédiée à la piraterie maritime en janvier 2010. Il s'agit en effet d'un système permettant de suivre toutes les informations pertinentes sur tous les cas de piraterie maritime. Ce système permet la collecte, le partage et l'analyse des renseignements criminels. Il permet de mieux identifier et de mettre en difficulté les entreprises criminelles impliquées.

Les principales informations que contient ce fichier proviennent d'autres fichiers dont dispose Europol, notamment les diverses bases de données thématiques liées au terrorisme, aux crimes financiers et aux autres criminalités organisées internationales, ou encore les fichiers spécialisés d'ADN et empreintes digitales gérés par Europol. Cette base de données permet donc une centralisation des fichiers d'analyse. En cela, elle permet non seulement une meilleure mise à disposition d'informations mettant en évidence les liens entre les individus et les organisations suspectes, mais aussi une meilleure identification des principaux acteurs des réseaux criminels, en l'occurrence les financiers, les organisateurs et les négociateurs.

Au regard du lien étroit qui existe entre les deux activités criminelles que sont la piraterie maritime et le terrorisme¹⁸⁹⁶, ce fichier est géré par l'unité de lutte contre le terrorisme d'Europol, en étroite coopération avec Eurojust et Interpol. Douze États membres de l'UE sont associés à ce fichier, mais également Eurojust, Interpol et les États-Unis.

Les informations que contient ce fichier sont essentiellement relatives aux activités criminelles qui se déroulent autour de la Corne de l'Afrique. Les principales informations relatives aux navires suspects sont collectées par les bâtiments de la force navale européenne EU NAVFOR dans le cadre de l'opération ATALANTA¹⁸⁹⁷. Plus de deux cents analystes traitent ces informations.

Grâce à cette centralisation des fichiers d'analyse, Europol brasse beaucoup plus d'informations, ce qui conduit à faire de lui un meilleur soutien à l'opération EU NAVFOR dans une lutte efficace contre la piraterie maritime.

¹⁸⁹⁶ Sur les liens étroits entre le terrorisme et la piraterie maritime, voir notamment EUDELINES (H.), *Terrorisme maritime et piraterie aujourd'hui, les risques d'une collusion contre nature*, EchoGéo n° 10, 2009 [En ligne], mis en ligne le 15 septembre 2021, consulté le 16 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11405> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.11405>

¹⁸⁹⁷ Pour plus de détails sur cette opération, cf. pp. 363 et s..

➤ La participation à une équipe commune d'enquête « NEMESIS »

De façon générale, pour mener à bien ses missions, Europol dispose des deux prérogatives que sont l'information et l'action policière. Les prérogatives d'information sont au nombre de trois, en l'occurrence¹⁸⁹⁸ : la collecte, le stockage, le traitement, l'analyse et l'échange des informations et des renseignements ; la communication sans délai aux autorités compétentes des États membres est faite qui les concerne et leur information immédiate des liens constatés entre infractions ; et enfin la facilitation des enquêtes dans les États membres, notamment à la faveur de la transmission de toutes les informations pertinentes à cet égard.

Les prérogatives de l'action policière quant à elles sont au nombre de deux¹⁸⁹⁹, en l'occurrence la demande d'ouverture d'une enquête à un État membre et la participation aux équipes communes d'enquête. C'est dans le cadre de cette dernière prérogative qu'a été mis sur pied en janvier 2012 une équipe commune d'enquête à laquelle Europol participe. Cette équipe commune a pour but de lutter contre la piraterie maritime en menant des investigations sous la direction du parquet néerlandais. Basée dans les locaux d'Europol, elle est composée d'analystes d'Eurojust, d'Europol et de divers États. Europol fournit à cette équipe des renseignements et des analyses qui servent de base aux enquêtes qu'elle mène. Cette équipe fonctionne sur la base d'une collaboration étroite entre Europol et l'US Naval Criminal Investigation Service (UCNCIS)¹⁹⁰⁰, dont les lignes directrices prévoient une approche uniforme de l'évaluation initiale de la criminalité en utilisant des techniques d'enquête standard, combinées à un examen médico-légal de pointe des éléments matériels disponibles sur les lieux du crime. Elles prévoient aussi une procédure opérationnelle normalisée pour l'enregistrement des informations biométriques et d'identification, telles que l'ADN et les empreintes digitales d'éventuels suspects, ce qui augmente les chances de réussite des poursuites contre les pirates.

¹⁸⁹⁸ Selon l'article 5 de la Décision 2009/371/JAI du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L121/37 du 15 mai 2009, p. 1.

¹⁸⁹⁹ Décision 2009/371/JAI du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L 121/37 du 15 mai 2009, p. 1.

¹⁹⁰⁰ cf. site d'Europol, consulté en déc. 2022 :

<https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/joint-efforts-against-maritime-piracy>

ANNEXE N° 22 : CARTE DU GOLFE D'ADEN



Source : site EUNAVFOR

<https://eunavfor.eu/>

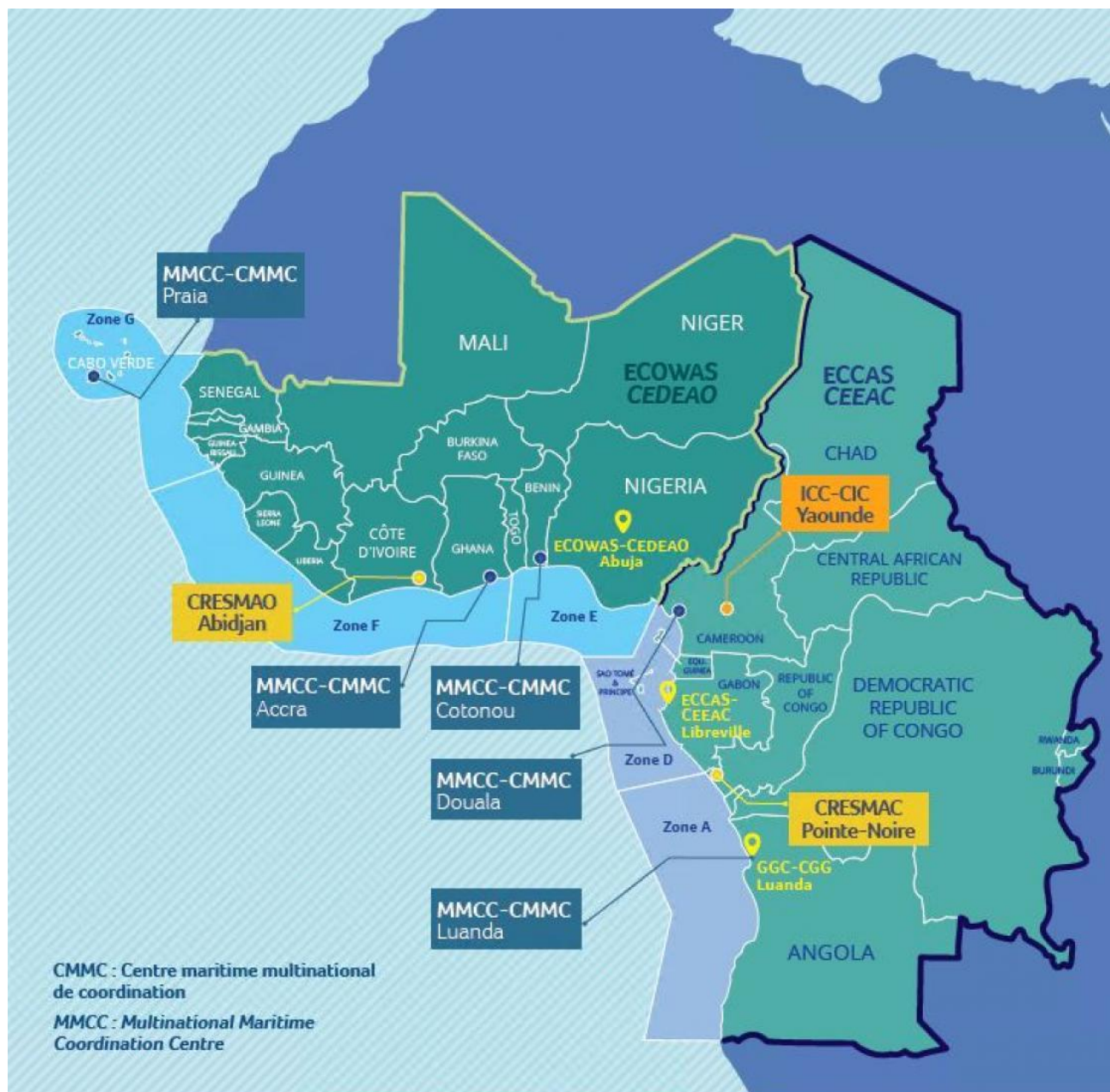
ANNEXE N° 23 : ESPACE MARITIME DE LA REGION DU GOLFE DE GUINEE



Source : Site du Centre d'études stratégiques de l'Afrique

<https://africacenter.org/fr/publication/lutte-contre-piraterie-golfe-guinee/>

ANNEXE N° 24 : CARTE DE L'ARCHITECTURE DE YAOUNDE

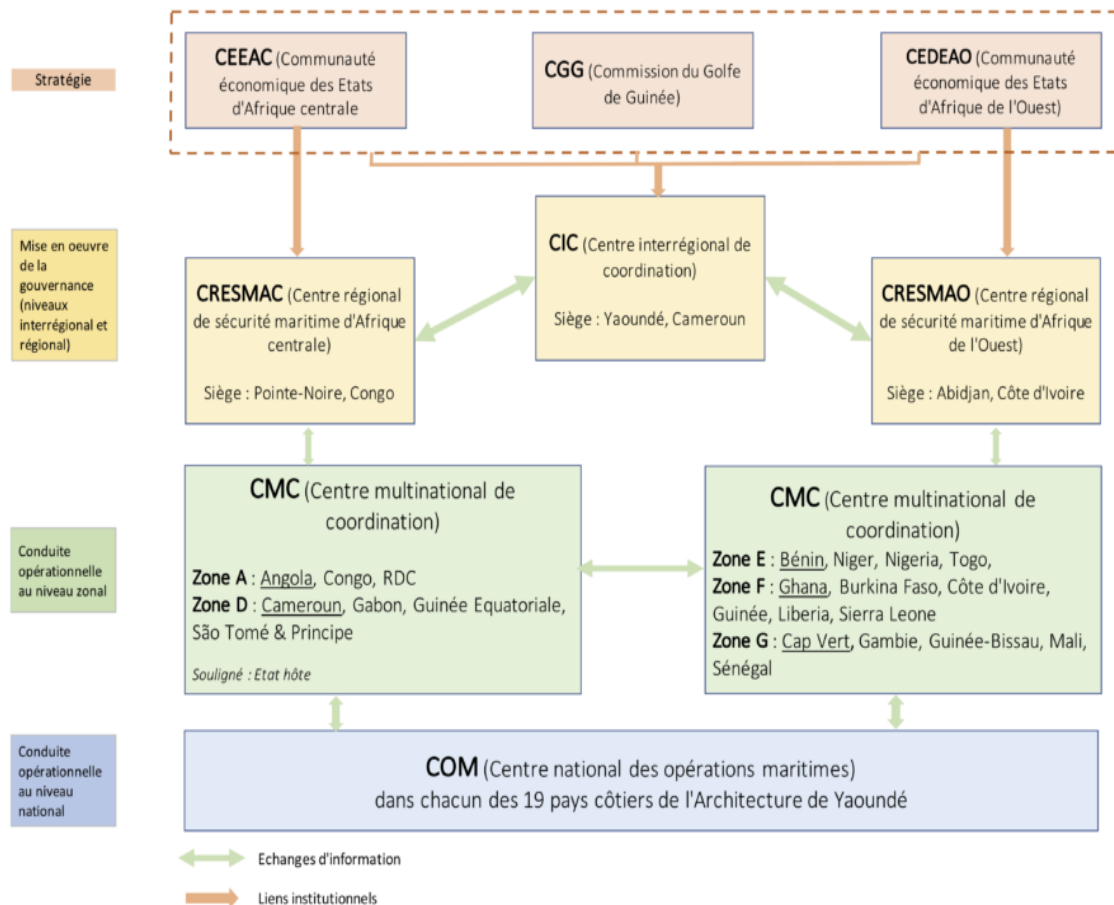


Source : Site d'Expertise France

<https://www.expertisefrance.fr/fiche-projet?id=886615>

ANNEXE N° 25 : SCHEMA REPRESENTANT L'ARCHITECTURE DE YAOUNDE

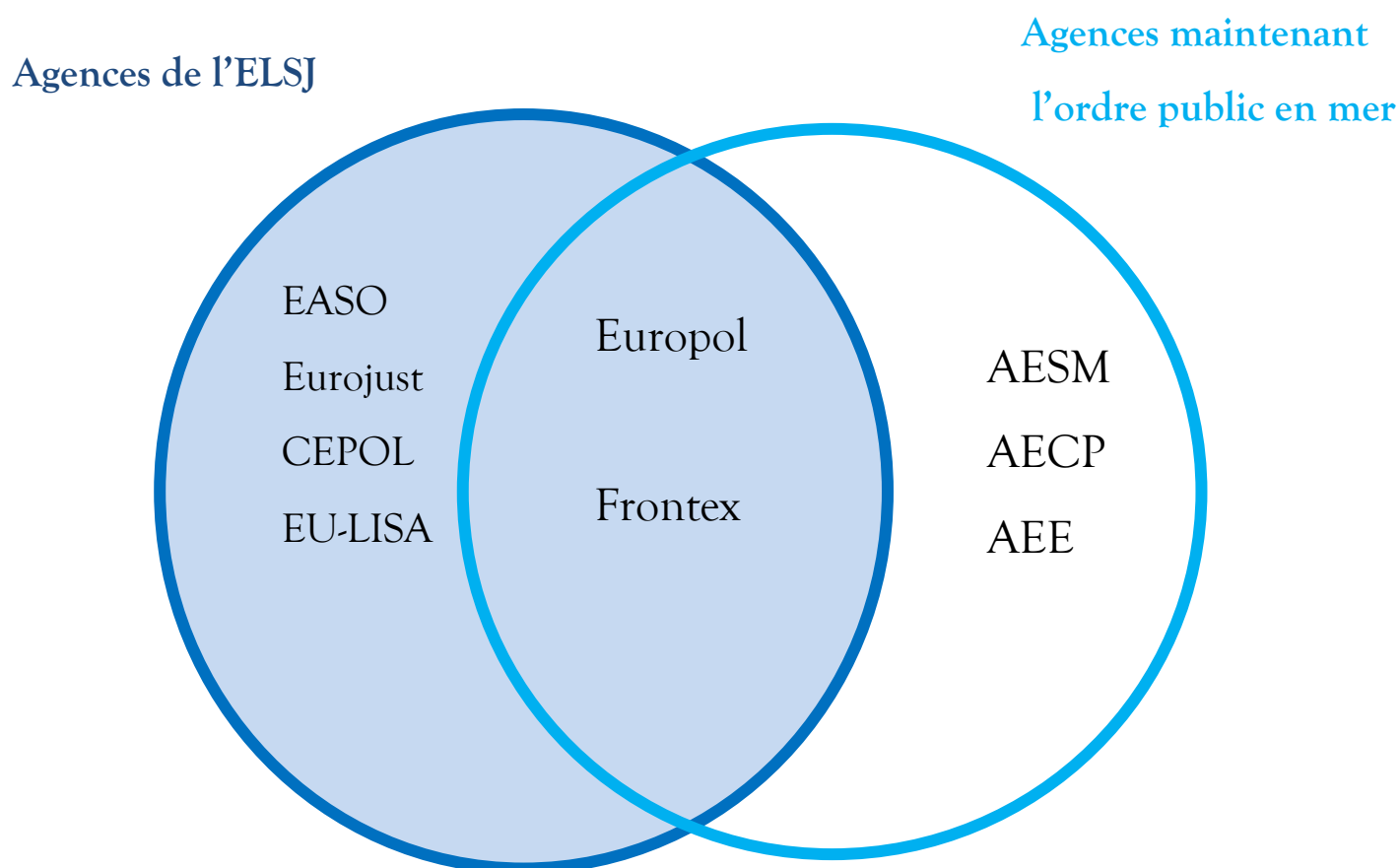
Architecture de sûreté et de sécurité maritimes du Golfe de Guinée (Architecture de Yaoundé)



Source : Site du Centre interrégionale de coordination (CIC)

https://icc-gog.org/?page_id=1689

**ANNEXE N° 26 : SCHEMA SUR L'INTERCONNEXION ENTRE LES AGENCES
MAINTENANT L'ORDRE PUBLIC EN MER ET LES AGENCES DE L'ELSJ**



ELSJ : Espace de liberté sécurité et justice;

EASO : Bureau européen d'appui en matière d'asile ;

Eurojust : Unité de coopération judiciaire de l'UE ;

CEPOL : Collège européen de police ;

EU-LISA : Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'informations à grande échelle ;

AEE : Agence européenne de l'environnement ;

AECP : Agence européenne de contrôle des pêches ;

AESM : Agence européenne pour la sécurité maritime ;

Frontex : Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes ;

Europol : Office européen de police.

BIBLIOGRAPHIE

I.	Table des législations et textes officiels	508
A.	Droit international	508
B.	Droit de l'Union européenne	513
1.	Droit primaire	513
2.	Droit dérivé	514
a)	Règlements	514
b)	Directives	519
c)	Décisions	524
d)	Actions communes	529
e)	Positions communes	530
f)	Autres	530
II.	Table des jurisprudences	533
III.	Doctrine	537
A.	Dictionnaires, Recueils de textes et Encyclopédies	537
B.	Ouvrages généraux, Manuels, Traités, Précis et Cours	540
C.	Ouvrages spécialisés, Actes de Colloque et Mélanges	543
D.	Thèses, Mémoires et Monographies	559
E.	Rapports et Commentaires	566
F.	Articles et Contributions	568
G.	Sources non juridiques	616
	Sitographie	599

I. TABLE DES LEGISLATIONS ET TEXTES OFFICIELS

A. DROIT INTERNATIONAL

1- Accords et projets d'accords

- **Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux** (STP 71), adopté le 6 octobre 1971 et entré en vigueur le 2 janvier 1974, RTNU de 1974, n° 910, p. 61.
- **Projet d'Accord international sur l'utilisation des stations terriennes IMMARSAT de navires dans les limites de la mer territoriale et des ports**, adopté à Londres le 16 octobre 1985 et entré en vigueur le 12 septembre 1993 ; RTNU de 1993, n° 1748,
- **Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée**, adopté le 22 nov. 2009 et entré en vigueur le 5 juin 2016, RTNU 2016, n° 3161, p. 1.

2- Code

- **Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la pollution** (ISM), adopté le 4 novembre 1993 et entré en vigueur la 1^{er} juillet 1998, RTNU de 1995, n° 374, p. 344.

3- Conventions

- **Convention internationale portant unification de certaines règles en matière d'assistance et d'abordage**, adoptée le 23 septembre 1910 et entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913, RTNU de 1912, n° 329, p. 12

- **Convention de Genève sur le plateau continental**, adoptée à Genève le 29 avril 1958, RTNU de 1964, n° 499, p. 311.
- **Convention internationale sur les lignes de charge** (LL 66), adoptée 5 avril 1966 et entrée en vigueur le 21 juillet 1968, RTNU de 1968, n° 640, p. 133.
- **Convention internationale sur le jaugeage des navires** (TONNAGE 69), adoptée le 23 juin 1969 et entrée en vigueur le 18 juillet 1982, RTNU de 1982, n° 1291, p. 3.
- **Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures** (CLC) de 1969, RTNU n°973 de 1975, p. 3.
- **Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer** (COLREG) de 1972, RTNU de 1977, n° 1050, p. 16.
- **Convention internationale sur la sécurité des conteneurs** (SCS 72), adoptée le 2 décembre 1972 et entrée en vigueur le 6 septembre 1977, RTNU de 1978, n° 1064, p. 3.
- **Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs** (MARPOL 73), adoptée le 2 novembre 1973 et entrée en vigueur le 2 octobre 1983, RTNU de 1974, n° 932, p. 3.
- **Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer** (SOLAS), adoptée le 1^{er} novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980, RTNU de 1980, n° 1184 et 1185, p. 2.
- **Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime** (SAR 79), adoptée le 2^e avril 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985, RTNU de 1987, n° 256, p. 54.
- **Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands** (OIT) de 1976, RTNU de 1982, n° 1259, p. 336.
- **Convention internationale sur la sécurité des navires de pêche** (SFV 77), adoptée le 2 avril 1977, RTNU de 1977, n° 1033, p. 107.
- **Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et veille** (STCW 78), adoptée le 7 juillet 1978 et entrée en vigueur le 28 avril 1984, RTNU n°1361 de 1984, p. 2.
- **Convention internationale sur le jaugeage des navires** (ITC) de 1969, RTNU n° 684 de 1969, p. 271.

- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** (Convention de Montego Bay), adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, RTNU n° 456, p. 32.
- **Convention internationale pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime** (SUA), adoptée le 10 mars 1988 et entrée en vigueur le 8 mars 1992, RTNU n° 1833 du 1994, p. 3.
- **Convention internationale sur l'assistance** (SALVAGE 89), adoptée le 28 avril 1989 et entrée en vigueur le 14 juillet 1996, RTNU de 1990, n° 345, p. 324.
- **Convention de Varsovie pour la prévention du terrorisme**, adoptée le 16 mai 2005, RTNU n° 2488 de 2008, p. 1.

4- Plan d'action

- **Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite**, adopté par la FAO le 23 juin 2001

5- Protocoles

- **Protocole relatif à la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966** (LOAD LINES PROTOCOL 88), adopté le 11 novembre 1988 et entré en vigueur le 3 février 2000.
- **Protocole relatif à la convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires** (MARPOL PROT 78), adopté en 1978.
- **Protocole relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer** (SOLAS PROTOCOL 88), adopté le 11 novembre 1988 et entré en vigueur le 1^{er} février 1992.
- **Protocole rectification à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer** (SOLAS PROT 78), adopté le 17 février 1978 et entré en vigueur le 1^{er} mai 1981.
- **Protocole sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux** (SPACE STP 73), adopté le 1^{er} juillet 1973 et entrée en vigueur le 2 juillet 1977.

- **Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes** (SUA PROTOCOL 88), adopté le 10 mars 1988 et entré en vigueur le 1^{er} mars 1992.
- **Protocol relatif à la sécurité des navires de pêche de plus de 24 m** (SFV PROTOCOL 93), adopté le 2 avril 1993.

6- Rapports AGNU

- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », 10 mars 2008, rapport du secrétaire général, A/63/63, p. 15 ;
- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 13 mars 2009, A/64/66, p. 42 ;
- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 25 novembre 2009, A/64/66/Add.1, p. 22 et p. 35 ;
- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 31 août 2012, A/67/79/Add. 1, p. 9 ;
- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 9 septembre 2013, A/68/71/Add. 1, p. 11 ;
- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2014, A/69/71/Add.1, p. 6.
- **Rapport AGNU**, « Les océans et le droit de la mer », rapport du secrétaire général, 1er septembre 2015, A/70/74/Add. 1, p. 13 ;

7- Règlement international

- **Règlement international pour prévenir les abordages en mer** (COLREG 72), adoptée le 20 octobre 1972 et entré en vigueur le 15 juillet 1977.

8- Résolutions du CSNU

- **Résolution 733 du Conseil de sécurité**, 23 janv. 1992, doc. S/RES/733
- **Résolution 751 du Conseil de sécurité**, 24 avr. 1992, doc. S/RES/751

- **Résolution 1356 du Conseil de sécurité**, 19 juin 2001, doc. S/RES/1356
- **Résolution 1425 du Conseil de sécurité**, 22 juil. 2002, doc. S/RES/1425
- **Résolution 1676 du Conseil de sécurité**, 10 mai 2006, doc. S/RES/1676
- **Résolution 1477 du Conseil de sécurité**, 20 févr. 2007, doc. S/RES/1477
- **Résolution 1744 du Conseil de sécurité**, 20 févr. 2007, doc. S/RES/1744
- **Résolution 1772 du Conseil de sécurité**, 20 août 2007, doc. S/RES/1772
- **Résolution 1844 du Conseil de sécurité**, 20 nov. 2008, doc. S/RES/1844
- **Résolution 1851 du Conseil de sécurité**, 16 déc. 2008, doc. S/RES/1851
- **Résolution 1814 du Conseil de sécurité**, 15 mai 2008, doc. S/RES/1814
- **Résolution 1816 du Conseil de sécurité**, 2 juin 2008, doc. S/RES/1816
- **Résolution 1838 du Conseil de sécurité**, 7 oct. 2008, doc. S/RES/1838
- **Résolution 1846 du Conseil de sécurité**, 2 déc. 2008 doc. S/RES/1846
- **Résolution 1851 du Conseil de sécurité**, 16 déc. 2008 doc. S/RES/1851
- **Résolution 1950 du Conseil de sécurité**, 23 nov. 2010 doc. S/RES/1950
- **Résolution 1970 des Nations Unies**, 26 févr. 2011, doc. S/RES/1970
- **Résolution 2292 des Nations Unies**, 10 août 2016, doc. S/RES/2292
- **Résolution 2473 des Nations Unies**, 12 juin 2019, doc. S/RES/2473

B. DROIT DE L'UNION EUROPEENNE

1. DROIT PRIMAIRE

- **Traité de Paris instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier**, « CECA », signé à Paris le 18 avril 1951 et entré en vigueur le 23 juillet 1952, non publié au JOCE (le JOCE n'existait pas encore).
- **Traités de Rome**, « Traité CEE » et « Traité EURATOM », signés à Rome le 25 mars 1957 et entrés en vigueur le 1er janvier 1958, non publié au JOCE (le JOCE n'existait pas encore).
- **Traité de fusion**, « Traité de Bruxelles », signé à Bruxelles le 8 avril 1965, entré en vigueur le 1er juillet 1967, JOCE du 13 juillet 1967 page 2.
- **Acte Unique Européen**, signé à Luxembourg le 17 février 1986 et à La Haye le 28 février 1986 et entré en vigueur le 1er juillet 1987, JOCE du 29 juin 1987, p. 1.
- **Traité sur l'Union européenne**, « Traité de Maastricht », signé à Maastricht le 7 février 1992 et entré en vigueur le 1er novembre 1993, JOCE du 29 juillet 1992, p. 1
- **Traité d'Amsterdam** modifiant le Traité sur l'Union européenne, « Traité d'Amsterdam », signé le 2 octobre 1997 et entré en vigueur le 1er mai 1999, JOCE du 10 novembre 1997, p. 1.
- **Traité de Nice**, signé le 26 février 2001 et entré en vigueur le 1er février 2003, JOCE du 10 mars 2001, p. 1.
- **Traité établissant une Constitution pour l'Europe**, « Traité de Rome II », signé à Rome le 29 octobre 2004, JOCE du 16 décembre 2004, p. 1.
- **Traité de Lisbonne**, « Traité modificatif », signé le 13 décembre 2007, entré en vigueur le 1er décembre 2009, JOUE du 30 mars 2010, p. 1.

2. DROIT DERIVE

a) Règlements

- **Règlement CEE 2141/70** du Conseil en date du 20 oct. 1970 portant établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche, JOCE n° L 236 du 27 oct. 1970, p. 2.
- **Règlement CEE n° 1210/90** du Conseil du 7 mai 1990 relatif à la création de l'Agence européenne pour l'environnement et du réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement, JOCE n° L 120 du 11 mai 1990, p. 1
- **Règlement (CE) 2978/94** du Conseil, du 21 nov. 1994, concernant la mise en œuvre de la résolution A.747(18) de l'organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé, JOCE n° 319 du 12 déc. 1994, pp. 0001-0006.
- **Règlement CE n° 1489/97** en date du 30 avril 1997 établissant les modalités d'application du règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil en ce qui concerne les systèmes de surveillance de navire par satellite, JOCE n° L 202 du 30 Juill. 1997, p. 18.
- **Règlement (CE) 417/2002** du Parlement européen et du Conseil, du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, JOCE n° L. 64, 7 mars 2002, pp. 0001-0005, modifié par le règlement (CE) n° 2172/2004 de la Commission, du 17 décembre 2004, JOUE n° L 371, 18 déc. 2004, pp. 26-27.
- **Règlement 1404/2002** du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 ; JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p. 1
- **Règlement (CE) 1406/2002** du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002 (JOCE n° L 208, 5 août 2002, pp. 1-9), instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, modifié par le règlement (CE) n° 1644/2003 du Parlement européen et du Conseil, du 22 juillet 2003, JOUE n° L 245, 29 sept. 2003, pp. 10-12, et par le règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 31 mars 2004, JOUE n° L 129, 29 avr. 2004, pp. 1-5.

- **Règlement (CE) 2099/2002** du Parlement européen et du Conseil, du 5 nov. 2002, instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires, JOUE n° L 324 du 29 nov. 2002, pp. 0001-0005.
- **Proposition de règlement** du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires, COM 2000 802 final – JOCE n° C 120 E du 25 avr. 2001, p. 2.
- **Règlement 58/2003** du Conseil en date du 19 déc. 2003 portant statut des agences exécutives chargées de certaines tâches relatives à la gestion de programmes communautaires, JOUE n° L 11 du 16 janv. 2003, p. 1
- **Règlement (CE) 147/2003** du Conseil en date du 27 janv. 2003 concernant certaines mesures restrictives à l'égard de la Somalie, JOUE n° L 24 du 29 janv. 2003, p. 2.
- **Règlement 2244/2003** du 18 déc. 2003 établissant les modalités d'application du système de surveillance des navires par satellite, JOCE n° L 333, p 17, abrogé par le règlement d'exécution UE n° 404/2011 de la Commission du 8 avr. 2011 portant modalité d'application du règlement CE n° 1224/2009, JOUE n° L 112 du 30 avr. 2011, p. 5.
- **Règlement (CE) 724/2004** du Parlement européen et du Conseil en date du 31 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime, JOCE n° L 129 du 29 avr. 2004, p. 1.
- **Règlement (CE) 725/2004** du Parlement européen et du Conseil, du 31 mars 2004, relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JOCE n° L 129 du 29 avr. 2004, p. 6.
- **Règlement (CE) 2007/2004** du Conseil du 26 oct. 2004 portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, JOUE n° L 349 du 25 nov. 2004, p. 1
- **Règlement (CE) 336/2006** du Parlement européen et du Conseil, du 15 février 2006, relatif à l'application du Code international de gestion de la sécurité dans la Communauté, JOUE n° L 64 du 4 mars 2006, pp. 1-36.

- **Règlement (CE) 562/2006**, 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontière Schengen), JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1
- **Règlement (CE) 2027/2006** du Conseil en date du 19 déc. 2006 relatif à la conclusion de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République du Cap-Vert, *JOUE n° L 414 du 30.12.2006*, p. 1–2.
- **Règlement (CE) 562/2006** du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontière Schengen) : JOUE n° L 105, 13 avr. 2006, p. 1.
- **Règlement (CE) 1801/2006** du Conseil en date du 30 nov. 2006 relatif à la conclusion de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République islamique de Mauritanie, *JOUE n° L 343 du 8.12.2006*, p. 1–3.
- **Règlement (CE) 854/2007** de la Commission en date du 19 juill. 2007 fixant la montant maximal de la restitution à l'exportation du sucre blanc dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CE) 985/2006 concernant la conclusion de cet accord, *JOUE n° L 188 du 20.7.2007*, p. 13–13.
- **Règlement (CE) 631/2007** du Conseil en date du 7 juin 2007 modifiant le Règlement (CE) n° 147/2003 précité, JOUE n° L 146 du 8 juin 2007, p. 1
- **Règlement 1005/2008** du Conseil du 29 sept. 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, JOUE L 286 du 29 oct. 2008, p. 1.
- **Règlement 1006/2008** en date du 29 sept. 2008 concernant les autorisations pour les activités de pêche des navires de pêche communautaire en dehors des eaux communautaires et l'accès des navires de l'État tiers aux eaux communautaires, JOUE n° L 286 du 29 oct. 2008, p. 33.
- **Règlement (CE) 391/2009** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 11.

- **Règlement (CE) 392/2009** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009, relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, p. 24.
- **Règlement 1010/2009** de la Commission du 22 oct. 2009 portant modalités d'application du Règlement de 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche INN, JOUE n° L 280 du 27 oct. 2009, p. 5.
- **Règlement (CE) 1224/2009** du Conseil en date du 20 nov. 2009 instituant le régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, JOUE n° L 343 du 12 déc. 2009, p. 1.
- **Règlement 468/2010** de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux engagés dans les activités de pêche INN, JOUE L 131 du 29 mai 2010, p. 22
- **Règlement 86/2010** de la Commission du 29 janv. 2010 modifiant l'annexe 1 du Règlement de 2008 en ce qui concerne la définition des produits de la pêche, et modifiant le Règlement de 2009 en ce qui concerne l'échange d'information relative aux inspections de navires des États tiers et les arrangements administratifs pour les certificats de capture, JOUE n° L 26 du 30 janv. 2010, p. 5
- **Règlement 395/2010** de la Commission du 7 mai 2010 modifiant le règlement de 2009 en ce qui concerne les dispositions administratives relatives aux certificats de capture, JOUE n° L 115 du 8 mai 2010, p. 1
- **Règlement 468/2010** de la Commission du 28 mai 2010 établissant la liste de l'UE des bateaux (Navires) engagés dans des activités de pêche INN, JOUE n° L 131 du 29 mai 2010, p. 6.
- **Règlement (UE) 1077/2011** du Parlement européen et du Conseil du 25 oct. 2011 portant création d'une Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, JOUE n° L 286 du 1^{er} nov. 2011, p. 1
- **Règlement 202/2011** de la Commission du 1^{er} mars 2011 modifiant l'Annexe 1 du Règlement de 2008 en ce qui concerne la définition des produits de la pêche et modifiant le Règlement de 2009 en ce qui concerne les modèles de notification préalable, les critères concernant les inspections au port et la reconnaissance des systèmes de documentation des captures adoptés par les

organisations régionales de gestion des pêches, JOUE n° L 57 du 10 mars 2011, p. 7.

- **Règlement (UE) 1255/2011** du Parlement européen et du Conseil en date du 30 nov. 2011 établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée, JOUE n° L 321 du 5 déc. 2011, pp. 3 – 8.
- **Règlement. (UE) 1168/2011** du Parlement européen et du Conseil du 25 oct. 2011 modifiant le règlement (CE) n° 2007/2004 du Conseil portant création de l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, JOUE n° L 304, p. 1.
- **Règlement modificatif (UE) 100/2013** en date du 15 janv. 2013 modifiant le règlement 1406/2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime, JOUE n° L 39 du 9 févr. 2013, p. 30.
- **Règlement 1380/2013** du 11 déc. 2013 relatif à la politique commune des pêches, JOUE L 354 du 28 déc. 2013, p. 54.
- **Règlement (UE) 603/2013** du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 relatif à la création d'Eurodac pour la comparaison des empreintes digitales aux fins de l'application efficace du règlement (UE) n° 604/2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant de l'État tiers ou un apatride et relatif aux demandes de comparaison avec les données d'Eurodac présentées par les autorités répressives des États membres et Europol à des fins répressives, et modifiant le règlement (UE) n o 1077/2011 portant création d'une Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 1.
- **Règlement (UE) 604/2013** du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant d'État tiers ou un apatride, JOUE n° 180 du 29 juin 2013, p. 31
- **Règlement (UE) 604/2013** du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'État

membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des États membres par un ressortissant d'État tiers ou un apatride (refonte) : JOUE n° L 180, 29 juin 2013, p. 3.

- **Règlement 1052/2013** du Parlement européen et du Conseil en date du 22 oct. 2013 portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosur), JOUE n° L 295 du 6 déc. 2013, p11.
- **Règlement (UE) 508/2014** du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, JOUE n° L 149 du 20 mai 2014, p. 1
- **Règlement 656/2014** du Parlement européen et du Conseil en date du 15 mai 2014 établissant des règles pour la surveillance des frontières maritimes extérieures dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, JOUE n° L 189 du 27 juin 2014, p. 93.
- **Règlement 2016/1624** du Parlement européen et du Conseil en date du 14 septembre 2016 relatif au Corps européen de garde-frontières et de garde-côtes, JOUE n° L 251 du 16 sept. 2016, p. 1
- **Règlement UE 2016/399** du Parlement européen et du Conseil en date du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes, modifiées en dernière date par le règlement 2017/458 du 15 mars 2017 relatif à l'usage des bases de données.
- **Règlement UE 2019/1896** du Parlement européen et du Conseil du 13 nov. 2019 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes et abrogeant les règlements (UE) n° 1052/2013 et (UE) 2016/1624.

b) Directives

- **Directive 79/115** en date du 21 déc. 1978 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du nord et dans la manche, JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979, p. 32.

- **Directive 79/116** en date du 21 déc. 1978 relative aux conditions minimales à imposer à certains navires-citernes entrant ou sortant des ports de la Communauté JOCE n° L 33 du 8 févr. 1979, p. 33.
- **Directive 93/75/CEE** du Conseil en date du 13 sept. 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, JOCE n° L 247 du 5 oct. 1993, p. 0019-0027.
- **Directive 94/57/CE** modifiée par la directive 2001/105/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la classification des navires et les activités pertinentes des administrations, *JOCE n° L 319 du 12/12/1994 p. 0020 – 0027.*
- **Directive 94/25/CE** du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, JOCE n° L. 164, 30 juin 1994, p. 5.
- **Directive 94/57/CE** du Conseil du 22 novembre 1994 modifiée, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite de navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOCE n° L. 319, 12 déc. 1994, pp. 3-7.
- **Directive 95/21/CE** du Conseil, du 19 juin 1995 modifiée concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), JOCE n° L. 157, 7 juill. 1995, pp. 7-8.
- **Directive 96/98/CE** du Conseil, du 20 décembre 1996 modifiée relative aux équipements marins, JOCE n° L. 46, 17 févr. 1997, p. 3.
- **Directive 97/70/CE** du Conseil, du 11 décembre 1997 modifiée instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, JOCE n° L. 34, 9 févr. 1998, p. 9.
- **Directive 98/18/CE** du Conseil, du 17 mars 1998 modifiée établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, JOCE n° L. 144, 15 mai 1998, p. 1.

- **Directive 98/41/CE** du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté, JOCE n° L. 188, 2 juill. 1998, p. 5.
- **Directive 1999/35/CE** du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, JOCE n° L. 138, 1er juin 1999, p. 1.
- **Directive 2000/59/CE** relative aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, JOUE L 332 du 28.12.2000, p. 81.
- **Directive 2001/96/CE** du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, JOCE n° L. 13, 16 janv. 2002, p. 1.
- **Directive 2001/106/CE** du Parlement européen et du Conseil, 19 déc. 2001, modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), JOCE, n° L. 19, 22 janv. 2002, pp. 17-31.
- **Directive 2002/59/CE** du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JOCE n° L 208, 5 août 2002, p. 1.
- **Directive 2002/59/CE** du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, JOUE L 208 du 05.08.2002, pp. 7-11.
- **Proposition de directive** du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et l'introduction des sanctions notamment pénales en cas d'infractions de pollution (COM 2003 92 final - non publié au Journal officiel).

- **Directive 2003/25/CE** du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, JOCE n° L 123, 17 mai 2003, p. 5.
- **Directive 2003/25/CE** du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques applicables aux navires rouliers à passagers, JOUE n° L 123, 17 mai 2003, p. 2.
- **Directive 2004/35/CE** en date du 21 avr. 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avr. 2004, p. 56.
- **Directive 2005/35/CE** relative à la pollution causée par le navire et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction, modifiée en dernier lieu par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 21 oct. 2009, JOUE n° L 280 du 27 oct. 2009, pp. 52-55.
- **Directive 2008/56/CE** du Parlement et du Conseil en date du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin, JOUE n° L 164, 25 juin 2008, p. 3.
- **Directive 2008/98/CE** du Parlement européen et du Conseil en date du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, JOUE n° L 312 du 22 nov. 2008, p. 3
- **Directive 2008/115/CE** du Parlement européen et du Conseil en date du 16 décembre 2008 relative aux normes et procédures communes applicables dans les États membres au retour des ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier, JOUE n° L 348 du 24 déc. 2008, p. 98.
- **Directive 2009/15/CE** du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOUE n° L131 du 28 mai 2009, p. 47.
- **Directive 2009/16/CE** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 57.
- **Directive 2009/17/CE** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 101.

- **Directive 2009/18/CE** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil, JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 114.
- **Directive 2009/20/CE** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 128.
- **Directive 2009/21/CE** du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon, JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 132.
- **Directive 2009/123/CE** du Parlement et du Conseil en date du 29 oct. 2009, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, JOUE n° L280 du 27 oct. 2009, p. 52.
- **Directive 2010/65/UE** en date du 20 oct. 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, JOUE n° L 283 du 29 oct. 2010, p. 1.
- **Directive 2011/15/UE** de la Commission du 23 février 2011 modifiant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, JOUE n° L 49 du 24 févr. 2011, p. 33.
- **Directive 2013/32/UE** du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative à des procédures communes pour l'octroi et le retrait de la protection internationale (refonte), JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 60.
- **Directive 2013/33/UE** du Parlement européen et du Conseil en date du 26 juin 2013 établissant les normes pour l'accueil des personnes demandant la protection internationale, JOUE n° L 180 du 29 juin 2013, p. 96.
- **Directive 2014/100/UE** de la Commission en date du 28 oct. 2014, JOUE n° L. 308 du 29 oct. 2014, p. 82.
- **Directive 2019/883** du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets de navires, JOUE n° L 151 du 7 juin 2019, p. 116.

- **Directive (UE) 2024/1203** du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal, *JOUE* L 120, 30 avril 2024, pp. 1-28

c) Décisions

- **Décision 81/971** du Conseil instituant un système commun d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par déversement d'hydrocarbures en mer, *JOCE* n° L 365 du 10 déc. 1981, p. 52.
- **Décision 82/887** du Conseil en date du 13 déc. 1982, *JOCE* n° L 378 du 31 déc. 1982, p. 32.
- **Décision du Conseil 85/338/CEE** du 27 mai 1985, *JOCE* n° L 176 du 6 juil. 1985, p. 5.
- **Décision 2000/799/JAI du Conseil du 14 décembre 2000** instituant une Unité provisoire de coopération judiciaire.
- **Décision 2000/820/JAI** du Conseil du 22 décembre 2000 portant création du Collège européen de police, *JOUE* n° L 336 du 30 déc. 2000, p. 1.
- **Décision 2002/187/JAI** instituant Eurojust afin de renforcer la lutte contre les formes graves de criminalité, *JOUE* n° L 63 du 6 mars 2002, p. 1.
- **Décision-cadre 2002/465/JAI** du Conseil relative aux équipes communes d'enquête, 13 juin 2002, *JOCE*, n° L.162 du 20 juin 2002, p. 2.
- **Décision 2002/762/CE** du Conseil en date du 19 sept. 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour dommage dû à la pollution par hydrocarbure de soute (Convention Hydrocarbures de soute), ou à y adhérer, *JOUE* L 256 du 25 sept. 2002, pp. 7-8
- **Décision 2002/971/CE** du Conseil en date du 18 nov. 2002 autorisant les États membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour dommage lié au transport par mer de substances nocives et potentiellement

dangereuses (Convention HNS), ou à y adhérer, JOUE L 337 du 13 déc. 2002, pp. 55-56.

- **Décision 2004/246/CE** du Conseil en date du 2 mars. 2004 autorisant les États membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne aux instruments de référence, JOUE L 78 du 16 mars 2004, pp. 22-23.
- **Décision 2005/191/PESC** du Conseil en date du 18 oct. 2004, JOUE n° L 67 du 14 mars 2005, p. 1.
- **Décision 2005/549/PESC** du Conseil en date du 13 juin 2004, JOUE n° L 182 du 13 juil. 2005, p. 28.
- **Décision 2006/616** du Conseil du 24 juillet 2006, JOUE L 262 du 22 sept. 2006, p. 1.
- **Décision 574/2007/CE** du Parlement européen et du Conseil en date du 23 mai 2007 portant création du Fonds pour les frontières extérieures pour la période 2007-2013 dans le cadre du programme général Solidarité et gestion des flux migratoires, JOUE n° L 144 du 6 juin 2007, p. 3.
- **Décision 2/2008** du Conseil des ministres ACP-CE en date du 18 nov. 2008 concernant l'affectation à la Somalie de ressources du 10^{ème} Fonds européen de développement, JOUE n° L338 du 17 déc. 2008, p. 53.
- **Décision 2009/916/PESC** du Conseil en date du 23 oct. 2009, JOUE n° L 323 du 10 déc. 2009, p. 12.
- **Décision 2009/29/PESC** du Conseil du 22 déc. 2008 concernant la conclusion de l'accord entre l'UE et la Somalie relatif au statut de la force navale placée sous la direction de l'UE en République de Somalie, dans le cadre de l'opération militaire de l'UE Atalanta, JOUE n° L 10 du 15 janvier 2009, p. 27 (Texte de l'accord joint à la décision).
- **Décision 2009/88/PESC** du Conseil en date du 22 déc. 2008, JOUE n° L 33 du 3 févr. 2009, p. 41.
- **Décision 2009/371/JAI** du conseil du 6 avr. 2009 portant création de l'Office européen de police (Europol), JOUE n° L121/37 du 15 mai 2009, p 4.

- **Décision Du Conseil du 20 juin 2011** concernant l'approbation au nom de l'UE de l'accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN, JOUE n° L 191 du 22 juill. 2011, p. 3.
- **Décision du Conseil 2012/389/PESC** du 16 juillet 2012 relative à la mission européenne visant le renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR) JOUE L 187 du 17 juillet 2012, pp. 40-43.
- **Décision 2012/392/PESC** du Conseil en date du 16 juill. 2012, concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 187, 17 juill. p. 48.
- **Décision 2012/291/PESC** du Conseil modifiant et prorogeant l'action commune 2008/124/PESC relative à la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, 32012D0291, adoptée le 5 juin 2012, JO du 6 juin 2012, p. 46-47, entrée en vigueur le 5 juin 2012, abrogée le 14 juin 2014.
- **Décision 2012/392/PESC** du Conseil en date du 16 juill. 2012, concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 187, 17 juill. 2012, p. 48.
- **Décision 2013/233/PESC** du Conseil relative à la mission d'assistance de l'Union européenne pour une gestion intégrée des frontières en Libye (EUBAM Libya), 32013D0233, adoptée le 22 mai 2013, JOUE n° L 138 du 24 mai 2013, p. 15-18, entrée en vigueur le 22 mai 2013.
- **Décision EUCAP Nestor/1/2013** du Comité politique et de sécurité en date du 11 janv. 2013 concernant l'établissement d'un Comité contributeur pour la mission de l'UE visant que renforcement des capacités maritimes régionales dans la corne de l'Afrique (EUCAP Nestor), 2013/41/PESC, JOUE n° L 20 du 23/10/2013, p. 50.
- **Décision 2014/219/PESC** du Conseil en date du 15 avr. 2014, relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 113, 16 avr., p. 21.
- **Décision 2014/482/PESC** du Conseil en date du 22 juill. 2014, mod. décis. 2012/392/PESC concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 217, 23 juill., 2014, p. 31

- **Décision 2014/219/PESC** du Conseil en date du 15 avr. 2014, relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 113, 16 avr. 2014, p. 21.
- **Décision 2014/349/PESC** du Conseil modifiant l'action commune 2008/124/PESC relative à la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, 32014D0349, adoptée le 12 juin 2014, JO du 13 juin 2014, p. 42-44, entrée en vigueur le 16 juin 2014.
- **Décision 2014/486/PESC** du Conseil relative à la mission de conseil de l'Union européenne sur la réforme du secteur de la sécurité civile en Ukraine (EUAM Ukraine), 32014D0486, adoptée le 22 juillet 2014, JO du 23 juillet 2014, p. 42-47, entrée en vigueur le 22 juillet 2014.
- **Décision 2014/482/PESC** du Conseil en date du 22 juill. 2014, mod. décis. 2012/392/PESC concernant la mission PSDC de l'Union européenne au Niger (EUCAP Sahel Niger), JOUE, n° L. 217, 23 juill., p. 31, art. 2.
- **Décision (UE) 2014/948** du Conseil en date du 15 déc. 2014 relative à la signature au nom de l'UE et à l'application provisoire du protocole entre l'UE et la république du Cap-Vert fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues par l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République du Cap-Vert, COM/2014/0696 final - 2014/0328.
- **Décision (UE) 2014/733** du Conseil en date du 8 oct. 2014 relative à la signature, au nom de l'UE, et à l'application provisoire de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'UE et la République du Sénégal et de son protocole de mise en œuvre, *JOUE L 304 du 23.10.2014, p. 1–2*.
- **Décision (UE) 2014/782** du Conseil en date du 16 oct. 2014 relative à la signature, au nom de l'UE, et à la l'application provisoire du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévue par l'accord de partenariat de pêche entre la Communauté européenne et la République de Guinée-Bissau, décision du Conseil en date du 16 oct. 2014, 2014/782/UE relative à la signature, COM/2015/0471 final - 2015/0227.
- **Décision (UE) 2015/2191** du Conseil en date du 10 nov. 2015 relative à la signature, au nom de l'UE, et à l'application provisoire du protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévue par l'accord de

partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République islamique de Mauritanie pour une période de quatre ans, COM/2015/0471 final - 2015/0227.

- **Décision (PESC) 2015/972** du Conseil du 22 juin 2015 lançant l'opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), JOUE n° L 157 du 23.6.2015, p. 51–51.
- **Décisions 2015/1523** du Conseil en date du 14 septembre 2015 et **Décision 2015/1601** du Conseil en date du 22 septembre 2015, JOUE n° L 248 du 24 sept. 2015, 80.
- **Décision 2012/174/CFSP** adoptée par le Conseil le 23 mars 2012, JOUE n° L 89 du 27 mars 2012, p. 69.
- **Décision (PESC) 2015/778**, 18 mai 2015 relative à une opération militaire européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EU NAVFOR MED) : JOUE n° L 122, 19 mai 2015, p. 3.
- **Décision (PESC) 2016/2240** du Conseil modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR), 32016D2240, adoptée le 12 décembre 2016, JOUE du 13 décembre 2016, p. 18-19, entrée en vigueur le 12 décembre 2016.
- **Décision UE de la Commission européenne** en date du 11 avr. 2016 établissant le groupe de pilotage de haut niveau pour la gouvernance du système et des services maritimes numériques, JOUE L 96 du 12 avr. 2016, pp. 46-49.
- **Décision (PESC) 2017/50** du Conseil en date du 11 janv. 2017, mod. décis. 2014/219/PESC relative à la mission PSDC de l'Union européenne au Mali (EUCAP Sahel Mali), JOUE, n° L. 7, 12 janv., p. 18,
- **Décision (PESC) 2020/471** du Conseil du 31 mars 2020, abrogeant la décision PESC 2015/778 relative à l'EUNAVFOR MED opération Sophia JOUE 2020, n° L 101, p. 3.
- **Décision (PESC) 2020/472** du Conseil du 31 mars 2020 relative à une opération militaire de l'Union européenne en Méditerranée (EUNAVFOR MED IRINI), JOUE n° L 101 du 1 avril 2020, p. 4–10.

d) Actions communes

- **Action commune 98/428/JAI** du 29 juin 1998, JOCE n° L 191 du 7 juill. 1998, JOUE L 23 du 23 juillet 1998, p. 1.
- **Action Commune du Conseil en date du 20 juil. 2001** relative à la création d'un Centre satellitaire de l'Union européenne, JOUE L 200 du 25 juil. 2001, pp. 5-11.
- **Action commune 2004/551/PESC** du Conseil en date du 12 juil. 2004 relative à la création de l'agence européenne de défense, JOUE L 245 du 17 juil. 2004, pp. 17-28.
- **Action commune 2005/557/PESC** concernant l'action de soutien civilo-militaire de l'UE aux missions de l'Union africaine dans la région soudanaise du Darfour et en Somalie, JOUE n° L 188 du 20 juil. 2005, p. 46.
- **Action commune 2005/889/PESC** du Conseil établissant une mission de l'Union européenne d'assistance à la frontière au point de passage de Rafah (EU BAM Rafah), 32005E0889, adoptée le 14 décembre 2005, JOUE n° L 327 du 14 déc. 2005, p. 28.
- **Action Commune 2007/245/PESC** modifiant l'action commune n° 2005/557/PESC précitée, puis abrogée par l'action commune n° 2007/887/PESC du Conseil en date du 20 déc. 2007 abrogeant l'action commune 2005/557/PESC, JOUE n° L 346 du 29 déc. 2007, p. 28
- **Action commune 2008/124/PESC** du Conseil relative à la mission État de droit menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, 32008E0124, adoptée le 4 février 2008, JOUE du 16 février 2008, p. 92-98, entrée en vigueur le 4 février 2008, abrogée le 14 juin 2014 ; Action commune 2005/797/PESC du Conseil concernant la mission de police de l'Union européenne pour les territoires palestiniens, 32005E0797, adoptée le 14 novembre 2005, JO du 17 novembre 2005, p. 65-69, entrée en vigueur le 14 novembre 2005
- **Action commune 2008/749/PESC** du Conseil en date du 19 sept. 2008 relative à l'action de coordination militaire de l'UE à l'appui de la résolution 1816

(2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies (EU NAVCO), JOUE n° L du 20 septembre 2008, p. 252.

- **Action commune 2008/851/PECS** du Conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'UE en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 301 du 12 nov. 2008, p. 33.
- **Action commune 2008/851/PESC** en date du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, JOUE n° L 301 du 12 nov. 2008, p. 33.

e) Positions communes

- **Position Commune 2002/960/PESC** du Conseil en date du 10 déc. 2002 concernant les mesures restrictives à l'encontre de la Somalie, JOUE n° L 334 du 11 décembre 2002, p. 1.
- **Position Commune n° 2007/391/PESC** du Conseil en date du 7 juin 2007 modifiant la position commune 2002/960/PESC, JOUE n° L 146 du 8 juin 2007, p. 23.
- **Position commune 2009/338/PESC** du Conseil en date du 16 févr. 2009 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Somalie et abrogeant la position commune 2002/960/PESC précité, JOUE n° L 46 du 17 févr. 2009, p. 73.

f) Autres

- **Avis du Comité économique et social du 27 mars 2003**, JOUE n° C 133 du 6 juin 2003, pp. 97-101.
- **Résolution du 18 déc. 2008**, JOUE n° C 45 E du 23 févr. 2010, pp. 41-47

- **Communication de la Commission au Conseil en date du 19 mai 1993**, JOCE C 167 du 18 juin 1993, pp. 13-18, (93) 218 final.
- **Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, du 21 mars 2000, sur la sécurité maritime du transport pétrolier** (COM 2000 142 final - Non publié au Journal officiel).
- **Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, du 6 décembre 2000**, sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime à la suite du naufrage du pétrolier Erika (COM 2000 802 final - Non publié au Journal officiel).
- **Communication de la Commission européenne** sur la sécurité maritime du transport pétrolier, 20 mars 2000, COM. (2000) 142 final, non publié au JO entrée en vigueur le 22 juill. 2003).
- **Communication de la Commission au Conseil**, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers, 7 juin 2006, COM/2006/0275 final, p. 30.
- **Communication de la Commission au Conseil**, au Parlement et au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Vers une politique maritime de l'UE : une vision européenne des Océans et des mers, 7 juin 2006, COM (2006) 275 final, Vol. I (6 p.) et Vol. II (55 p.)
- **Communication de la Commission au Conseil**, au Parlement et au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Une politique maritime intégrée pour l'UE, 10 oct. 2007, COM (2007) 575 final, 17 p.
- **Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil** – Agence européenne – Orientation pour l'avenir, SEC(2008) 323, COM/2008/0135 final.
- **Communication de la Commission européenne au Conseil**, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions – 26 juin 2008
- **Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen**, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime : Un environnement commun de

partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, 15 oct. 2009, COM (2009) 538 final.

- **Communication de la Commission au Parlement européen**, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Un dialogue pour les migrations, la mobilité et la sécurité avec les pays du Sud et de la Méditerranée, 4 mai 2011, COM(2011) 292 final. p. 5
- **Communication de la Commission au Conseil**, COM(2015) 286 final, 27 mai 2015, proposition de décision du Conseil instituant des mesures provisoires en matière de protection internationale au profit de l'Italie et de la Grèce.
- **Rapport du Parlement européen du 26 nov. 2003**, présenté à la Commission et parlement européen pour la politique régionale, les transports et le tourisme
- **Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application de la directive 2009/21/CE** en date du 18 déc. 2013, COM (2013) 916 final
- **Recommandation 79/144** invitant les États à signer et ratifier la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer et la délivrance de brevet

II. TABLE DES JURISPRUDENCES

A. Cour de justice de l'Union européenne

- CJCE, 13 juin 1958, Meroni c/ Haute Autorité, **aff. 9/56**
- CJCE, 15 juillet 1964, Costa c Enel, **aff. 6/64**
- CJCE, 22 juin 1965, San Michele c/ Haute Autorité, **aff. 9/65**
- CJCE 18 nov. 1970, Chevalley c/ Commission, **aff. 15/70**
- CJCE, 17 déc. 1970, Internationale Handelsgesellschaft, **aff. 11/70**
- CJCE, 31 mars 1971, Comm. c/ Cons., **aff. 22/70**
- CJCE, 4 déc. 1974, Van Duyn, **aff. 41/74**
- CJCE, 27 octobre 1977 - Bouchereau – **aff. 30/77**
- CJCE, 27 oct. 1977, Régina c/ Pierre BOUCHEREAU, **aff. C-30-77**
- CJCE, 16 mars 1977, Comm. c/ France, **aff. 68/76**
- CJCE, 16 févr. 1978, Comm. c/ Irlande, **aff. 61/71**
- CJCE, 9 mars 1978, Simmenthal, **aff. 106/77**
- CJCE, 16 févr. 1978, Comm. c/ Irlande, **aff. 61/71**
- CJCE, 23 nov. 1978, Thompson, **aff. C-7/78**
- CJCE, 25 sept. 1979, Comm. c/ France, **aff. 232/78**
- CJCE, 14 nov. 1979, Henn et Darby, **aff. C-34/79**
- CJCE, 20 févr. 1979, Rewe-Zentral AG contre Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, cassis de Dijon, **aff. 120/78**
- CJCE, 12 juil. 1979, Com c/ Allemagne, **aff. 153/78**
- CJCE, 12 déc. 1980, Com. c/ Belgique, **aff. 149/75**
- CJCE, 10 février 1983, Luxembourg c. Parlement européen, **aff. C-230/81**
- CJCE 28 mars 1985, Commission c/ Italie, **aff. 274/83**
- CJCE 5 juin 1986, Commission c/ Italie, **aff. 103/84**
- CJCE, 27 septembre 1988, Grèce c/ Conseil, **aff. 204/86**
- CJCE, ordon. 13 juillet 1990, Zwartveld, **aff. C-2/88**
- CJCE, 13 décembre 1991, Commission c/ Italie, **aff. C-33/90**
- CJCE, 11 juin 1991, Nikolaos Athanasopoulos et autres, **aff. C-251/89**,
- CJCE, 28 février 1991, Stergios Delimitis c/ Henninger Bräu, **aff. C-234/89**
- 30 mars 1995, Parlement c/ Conseil, **aff. C-65/93**

- CJCE, 16 juin 1993, France c/ Commission, **aff. 325/91**
- CJCE 1^{er} avr. 1993, Pesqueras Echebaster c/ Commission, [aff. C-25/91](#)
- CJUE 3 déc. 1996, Portugal c/ Conseil, **aff. C-268/94**
- CJCE, 14 décembre 1995 - Sanz de Lera e.a., **aff. C-163/94, C-165/94 et C-250/94**
- CJCE, 7 décembre 1995 - Commission c/ France – **aff. C-52/95**
- CJCE 26 nov. 1996, T. Port GmbH & Co. KG, [aff. C-68/95](#)
- CJCE 9 décembre 1997 - Commission c/ France – **aff. C-265/95**
- CJCE, 29 octobre 1998 - Commission c/ Espagne – **aff. C-114/97**
- CJCE, 3 déc. 1998, Bluhme, **aff. C-67-97.**
- CJCE, 19 janvier 1999 - Calfa – **aff. C-348/96**
- CJCE 4 juill. 2000, Commission c/ Grèce, [aff. C-387/97](#)
- CJCE, 9 mars 2000 - Commission c/ Belgique, **aff. C-355/98**
- CJCE, 10 février 2000 - Ömer Nazli e.a., **aff. C-340/97**
- CJCE 4 juill. 2000, Commission c/ Grèce, [aff. C-387/97,](#)
- CJCE, 14 mars 2000 - association Eglise de scientologie de Paris e.a., **aff. C-54/99**
- CJCE, 9 mars 2000 - Commission c/ Belgique – **aff. C-355/98**
- CJCE, 11 septembre 2003, Commission/Conseil, **aff. C-211/01**
- CJCE 25 sept. 2003, Schlüsselverlag J. S. Moser e.a., c/ Commission, **aff. C-170/02**
- CJCE, 2003, Schmidberger, **aff. C-112/00**
- CJCE, 7 janvier 2004, Wells, **aff. C-201/02**
- CJCE, 16 décembre 2004, EU-Wood-Trading GmbH, **aff. C-277/02**
- CJCE, 26 avril 2005, Commission c. Irlande, **aff. C-494/01**
- CJCE, 13 sept. 2005, Commission c/ Conseil, **aff. C-176/03**
- CJCE, 25 nov. 2005, Schwartz, **aff. C-366/04**
- CJCE, 5 octobre 2006, Commission c/ Allemagne, **aff. C-105/02**
- CJCE, 30 mai 2006, Commission c/ Irlande, **aff. C-459/03**
- CJCE, 2007, Rozengreen, **aff. C-170/04**
- CJCE, 2008, Com c/ Allemagne, **aff. C-141/07**
- CJUE, 14 févr. 2008, Dynamic Medien, **aff. C-244/06**
- CJCE, 3 juin 2008, Intertanko, **aff. C-308/06**
- CJCE, 24 juin 2008, **aff. C-118/07.**

- CJCE, 3 sept. 2008, Kadi et Al Barakaat International Foundation c/ Cons. Et Commission, **aff. C-402/05P**
 - CJCE, 12 févr. 2009, Commission. c/ République Hellénique, **aff. 45/07**
 - CJUE, 14 sept. 2010, Akzo Nobel Chemicals et Akzo Chemicals c/ Comm.), **aff. C-550/07 P**
 - CJUE, 21 déc. 2011, **aff. C-411/10 et C-493/10**
 - CJCE, 18 décembre 2014, Royaume-Uni/Conseil, **aff. C-81/13**
 - CJUE 11 juin 2014, Commission c/ Conseil, **aff. C-377/12, pt. 55**
 - CJCE, 24 juin 2014, Parlement/Conseil, **aff. C-658/11**
 - CJUE Royaume-Uni c/ Parlement européen et Conseil du 22 jan. 2014, **aff. C-270/12**
 - CJUE, 29 avr. 2015, Commission c/ Pologne, **aff. C-623/13**
 - CJCE, 4 septembre 2018, Commission/Conseil (Accord avec le Kazakhstan), **aff. C-244/17**
 - CJUE, 20 mars 2018, Menci, **aff. C-524/15**
 - CJUE, 20 mars 2018, Garlsson Real Estate, **aff. C-537/16**
 - CJUE, 20 mars 2018, Di Puma, **aff. C-596/16**
 - CJUE, 13 septembre 2018, Bosphorus Queen Shipping, **aff. C-15/17**
 - CJUE, 20 nov. 2018, Comm. c/ Conseil, **aff. C-626/15 et C-659/16**
-
- TPICE 8 oct. 1992, Meskens c/ Parlement, **aff. T-84/91**
 - TPICE 8 juin 2000, Camar e.a., c/ Commission, **aff. jointes T-79/96, T-260/91 et T-117/98**
 - TPICE, ord., 15 mars 2004, Idiotiko N. Avgerinopoulou e.a., c/ Commission, **aff. T-66/02**
 - TPICE, 12 déc. 2007, Italie c/ Commission, **aff. T308/05**

B. Cour Européenne des Droits de l'Homme

- CEDH, 11 oct. 1973, Amekrane c/ Allemagne, **req. n° 5961/72**
- CEDH, 7 juill. 1989, Soering c/ Royaume-Uni, **req. n° 14038/88**
- CEDH, *Hirsi Jamaa* c/ Italie, 23 février 2012, **req. n° 27765/09**
- CEDH, 4 mars 2014, Grande Stevens et autres c/ Italie, **req. n° 18640/10**
- CEDH, 12 juin 2022, Goulandris et Vardinogianni c/ Grèce, **req. n° 1735/13**

C. Tribunal international du droit de la mer

- TIDM, avis consultatif du 8 octobre 2015, Commission c/ Conseil, **affaires 3/15 et 4/15.**

D. Juridictions françaises

- Tribunal de commerce de Saint Nazaire, 16 déc. 2000, affaire Commune de Mesquer c/ Total.
- Cour d'appel de Rennes, 13 févr. 2002, **n° 00/08026**
- Cour de Cassation, chambre civile 3, 17 déc. 2008, **n° 04-12.315**
- Cour de cassation, chambre criminelle, 22 sept. 2014, **n° 13-86.046**
- Cour de cassation, chambre criminelle, 9 sept. 2014, **n° 13-86.050**

III. DOCTRINE

A. DICTIONNAIRES, RECUEILS DE TEXTES ET ENCYCLOPÉDIES

➤ **BARAV (A.), PHILIP (C.) (Dir)**

- Dictionnaire juridique des communautés européennes, éd. PUR, Paris 1993, 1180 p.

➤ **BERLINGIERI (F.),**

- International Maritime Conventions – Volume 1 – The Carriage of Goods and Passengers by sea, Informa Law from Routledge, Lloyd's Shipping Law Library, 2014, 440 p.
- International Maritime Conventions – Volume 2 – Navigation, Securities, limitation of liability and jurisdiction, Informa Law from Routledge, Lloyd's Shipping Law Library, 2015, 464 p.
- International Maritime Conventions – Volume 3 – Protection of Maritime Environment, Informa Law from Routledge, Lloyd's Shipping Law Library, 2015, 470 p.

➤ **BERTONCINI (Y.), CHOPIN (T.), DULPHI (A.), HAHN (S.), ET MANIGAND (C.),**

- Dictionnaire critique de l'Union européenne, Paris, Armand Colin, 2008, 494 p.

BLED (J. – P.), JOUVE (E.), REVEILLARD (C.), (Dir.),

- Dictionnaire historique et juridique de l'Europe, PUF, 2013, 410 p.

➤ **CABRILAC (R.) (Dir),**

- Dictionnaire du vocabulaire juridique 2019, Paris, LexisNexis, 2018, 532 p.

➤ **CACHARD (O.),**

- Code maritime – Droit international et droits européens, éd. Larcier, 2006, 341 p.

➤ **CHARLETY (V.),**

- Dictionnaire encyclopédique de la gouvernance européenne, Dictionnaire Larcier, Bruxelles, 2018, 356 p.

- **CLEIRAC (E.),**
 - Us et coutumes de la mer, éd. G. Millanges, Bordeaux 1647, 597 p.
- **CLOUET (A. G.),**
 - Dictionnaire technique maritime (bilingue), éd. La maison du Dictionnaire, 2000, 1145 p.
- **COLLART DUTILLEUL (F.), PIRONON (V.) et VAN LANG (A.) (dir.),**
 - Dictionnaire juridique des transitions écologiques, Paris, 2018, éd. LGDJ, 882 p.
- **CORNU (G.),**
 - Vocabulaire juridique, Paris, PUF, 11^{ème} éd., 2016, 1101 p.
- **DEBARD (T.), LE BAUT-FERRARESE (B.), NOURISSAT (C.),**
 - Dictionnaire du droit de l'Union européenne, éd. Ellipses-Marketing, 2^{ème} éd, Paris 2007, 360 p.
- **DE LA FUENE (F.),**
 - Dictionnaire juridique de l'Union européenne, Bruxelles, Bruylant, 1998, 582 p.
- **DEGRYSE (C.),**
 - Dictionnaire de l'Union européenne, éd. Larcier, 4^{ème} éd., 2011, 1152 p.
- **DUBOIS (L.), GUEYDAN (C.),**
 - Grands textes de droit communautaire et de l'Union européenne, éd. Dalloz, 8^{ème} éd. 2010, 1136 p.
- **GUINCHARD (S.) (Dir.),**
 - Lexique des termes juridiques, 24^{ème} éd., Paris, Dalloz, 2016, 1164 p.
- **KADDOUS (C.), PICOD (F.),**
 - Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne – Charte des droits fondamentaux, éd. LexisNexis, 7^{ème} éd. 2016, 375 p.
 - Union européenne – Recueil de textes, éd. LexisNexis – Stämpfli, 2012, 1432 p.
- **MERRIEN (J.),**
 - Dictionnaire de la mer, éd. Omnibus, 2014, 861 p.
- **MIOSSEC (A.),**
 - Dictionnaire de la mer et des côtes, éd. PUR, Rennes 2012, 550 p.
- **MONJAL (P.-Y.),**
 - Termes juridiques européens, Paris, Gualino éditeur, 2006, 182 p.

- **PUIGELIER (C.),**
 - Dictionnaire juridique, 2^{ème} éd., Bruxelles, Bruylant, Coll. Paradigme, 2017, 1136 p.
 - Dictionnaire juridique, Bruxelles, Larcier, Coll. Paradigme, 2015, 1070 p.
- **SALMON (J.),**
 - Dictionnaire de droit international public, Bruxelles, Bruylant, 2017, 1198 p.
- **TETLEY (W.), WILKINS (R. C.),**
 - Glossary of Maritime Law Terms, 2^{ème} éd., Montréal 2004, 132 p. [en ligne] www.mindserpent.com/American.../Tetley.../Tetley_2004.htm
- **UMBERTO GOÛT (E.) et PANSIER (F. – J.),**
 - Petit lexique juridique Mots et expressions, 2^{ème} éd., Bruxelles, Larcier, Coll. Paradigme, 2016, 332 p.

B. OUVRAGES GENERAUX, MANUELS, TRAITES, PRECIS ET COURS

- **AUBY (J. – B.), DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.),**
 - Traité de droit administratif européen, 3^{ème} éd. Bruylant, Bruxelles 2022, 1356 p.
- **BERGE (J.-S.), ROBIN-OLIVIER (S.),**
 - Droit européen : Union européenne et Conseil de l'Europe, éd. PUF, Coll. Thémis droit, 2^{ème} éd. Paris 2011, 540 p.
- **BERLIN (D.),**
 - Politiques de l'Union européenne, Bruylant, Bruxelles, 2^{ème} éd. 2020, 1078 p.
- **BERRAMDANE (A), ROSSETTO (J.),**
 - Droit institutionnel de l'Union européenne, 3^{ème} éd. Montchrestien, 2017, 528 p.
- **BOUTAYEB (C.),**
 - Droit institutionnel de l'Union européenne : institutions, ordre juridique, contentieux, éd. LGDJ, 7^{ème} éd., 2022, 784 p.
- **CARBONIER (J.),**
 - Droit civil, t. 4, éd. PUF, 2000, n° 71, 665 p.
- **CHALTIEL (F.),**
 - Manuel de droit de l'Union européenne, éd PUF, Coll. Droit fondamental, Paris 2005, 301 p.
- **CHAPUS (R.),**
 - Droit administratif général, éd. Montchrestien, T. I, 11^{ème} éd., 1997, n° 770.
- **CHAUMONT (Ch.),**
 - Cours général de droit international public » RCADI, 1970-I, t. 129, 359 p.
- **CHAUMETTE (Ph.),**
 - Droits Maritimes, Dalloz 2021, 4^{ème} éd., 1910 p.
- **CLERGERIE (J. – L.), GRUBER (A.), RAMBAUD (P.),**
 - L'Union européenne, éd. Dalloz, 11^{ème} éd., 2016, 950 p.

- **COUTRON (L.), JEGOUZO (Y.),**
 - Droit de l'Union européenne : institutions, sources, contentieux, éd. Dalloz, 6^{ème} éd., 2021, 300 p.
- **CRETTEZ (X.), DE MALLARRD (J.) et HASSENTEUFFEL (P.),**
 - Introduction à la science politique, Paris, Armand Coline, Coll. Portail, 2018, pp. 12-13.
- **DAILLIER (P.), FORTEAU (M.), PELLET (A.),**
 - Droit international public, éd. LGDJ, 9^{ème} éd., 2022, 2048 p.
- **DEGNI-SEGUI (R.),**
 - Droit administratif général, L'action administrative, Tome 1, Abidjan, Édition CEDA, 2003, p. 430.
- **DE VISSCHER (Ch.),**
 - Théories des réalités en droit international public, 3^{ème} éd., 1953, Paris, Pedone, p. 190.
- **DUBOIS (L.), BLUMANN (C.),**
 - Droit institutionnel de l'Union européenne, éd. Litec, 8^{ème} éd., 2023, 1134 p.
- **DUPUIS (G.), GUEDON (M. – P.), CHRETIEN (P.),**
 - Droit administratif, Sirey, 12^{ème} éd. 2010, 730 p.
- **DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.),**
 - Introduction au droit de l'Union européenne, éd. Hachette, 6^{ème} éd., 2010, 160 p.
- **FLOUR (J.), AUBERT (J. L.), SAVAUX (F.),**
 - Les obligations, t. 1, éd. A. Collin, 2002, coll. U Droit, n° 290, 540 p.
- **FORTEAU (M.), THOUVENIN (J. – M.) (Dir.),**
 - Traité de droit international et de la mer, éd. Pedonne, 2017, 1322 p.
- **FRIER (P.L.), PETIT (J.),**
 - Droit administratif, 17^{ème} éd. Issy-Les-Moulineaux, LGDJ, 2023, 832 p.
- **GAUTRON (J. – Cl.),**
 - Droit européen, éd. Dalloz, 14^{ème} éd. Paris 2012, 346 p.
- **GIRAUD (E.),**
 - Le droit international public , RCADI, 1963-III, t. 110, pp. 431-432.

- **ISAAC (G.), BLANQUET (M.),**
 - Droit général de l'Union européenne, éd. Sirey, Coll. Sirey université, 10^{ème} éd., Paris 2012, 763 p.
- **JACQUE (J. – P.),**
 - Droit institutionnel de l'Union européenne, éd. Dalloz, 10^{ème} éd. Paris 2023, 920 p.
- **LOUIS (J. – V.), RONSE (T.),**
 - L'ordre juridique de l'Union européenne, Coll. Dossiers de droit européen, éd. Helbing&Lichtenhahn-Bruylant, Tome 13, Bâle-Bruxelles 2005, 486 p.
- **RIDEAU (J.),**
 - Droit institutionnel de l'Union européenne, éd. LGDJ, 6^{ème} éd., 2010, 1470 p.
- **ROUX (J.),**
 - Droit général de l'Union européenne, éd. LexisNexis, Coll. Objectif Droit, 7^{ème} éd., Paris 2021, 512 p.
- **SIMON (D),**
 - Le système juridique communautaire, éd. PUF, 3^{ème} éd., 2001, 779 p.
- **TANAKA (Y.),**
 - *The international Law at Sea*, éd. Cambridge Universitypress, 2^{ème} éd., Cambridge 2015, 548 p.
- **VAN RAEPENBUSCH (S.),**
 - Droit institutionnel de l'Union européenne, éd. Larcier, 2^{ème} éd., 2016, 870 p.
- **WALINE (J.),**
 - Droit administratif, Dalloz, 28^{ème} éd., 2020, n° 435, 850 p.
- **WEBER (M.),**
 - Le savant et le politique (1919), Paris, La découverte, Coll. Poches sciences, 2003, p. 125.

C. OUVRAGES SPECIALISES, ACTES DE COLLOQUE ET MELANGES

- **ALEINIKOFF (A.), CHETAIL (V.) (dir.),**
 - *Migration and international legal norms*, The Hague, 2003 ; GOODWIN-GILL (G. S.), « The Right to Seek Asylum: Interception at Sea and the Principle of Non-Refoulement », *I.J.R.L.*, 2011, pp. 443 et s.
- **ALLAIN (J.),**
 - *The nineteenth century law of the sea and the British abolition of the slave trade*, BYIL, vol. 78, issue 1, 2008, pp. 343-344.
- **ANDREONE (G.), CALIGIURI (A.), CATALDI (G.) (Dir.),**
 - Droit de la mer et émergences environnementales – Law of sea and environmental emergencies, Editoriale Scientifica, 2012, 404 p.
- **APOLLIS (G.),**
 - L'emprise maritime de l'État côtier, éd. Pedone, Paris 1981, 293 p.
- **ATTARD (D.), FITZMAURICE (M.), MARTINEZ (N.), HAMZA (R.),**
 - The IMLI manual on international law, vol. III: marine environmental law and maritime security law, éd. OUP, 2016, p. 443.
- **AUVRET – FINCK (J.),**
 - L'Union européenne et la lutte contre le terrorisme, État, enjeux et perspectives, éd. Larcier, 2010, 331 p.
- **BANTEKAS (I.), NASH (S.),**
 - International criminal law, éd. Routledge, 2009, p. 176.
- **BASEDOW (J.), MAGNUS (U.) (Dir.),**
 - Pollution of the sea – prevention and compensation, Hamburg studies on maritime affairs, 2007, 186 p.
- **BASTIEN VENTURA (M.),**
 - Marée noires et environnement, éd. Institut océanographique, 2015, 2005, 407 p.
- **BATTESTI (M.),**
 - La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, pp. 25-30

- **BECKMAN (R. C.), LONG (R. J.), MOORE (J. N.), NORDQUIST (M. H.) (Dir.),**
 - Freedom of Navigation and globalization, Brill-Nijhoff, 2014, 320 p.
- **BELAIDI (N.),**
 - La lutte contre les atteintes globales à l'environnement : vers un ordre public écologique ?, Bruylant, 2008, 516 p.
- **BENLOLO CARABOT (M.),**
 - L'Union européenne et les migrations, éd. Bruylant, 2020, 353 p.
- **BENQUET (P.), LAURENCEAU (Th.),**
 - Pétroliers de la honte, la loi du silence, Ed. Édition°1, 1994, 305 p.
- **BERNARD (P.),**
 - La notion d'ordre public en droit administratif, LGDJ 1962, spéc. p. 227.
- **BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.),**
 - Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le traité de Lisbonne, éd. Presses Universitaires François-Rabelais, Coll. Droit, Tours 2010, 323 p.
- **BERRAMDANE (A.), ROSSETTO (J.),**
 - La politique européenne d'immigration, Paris, éd. Karthala, 2009, 312 p.
- **BERROD (F.),**
 - Europe(s), Droit(s) européen(s). Une passion d'universitaire. Liber Amicorum en l'honneur du professeur Vlad CONSTANTINESCO, Bruxelles, Bruylant, 2015, 934 p.
- **BERTIN-MOUROT (E.), LELIEUR (F.), TERROIR (E.),**
 - Terrorisme et piraterie, éd. l'Harmattan, Paris 2005, Vol. 1, 167 p.
- **BERTRAND (A. R.),**
 - Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faits et chiffres (1951-1999). Publication de l'Institut français du pétrole, éd. Technip, 2000, 160 p.
- **BEURIER (J. – P.) (Dir.),**
 - Droits maritimes, éd. Dalloz, 4^{ème} éd., 2016, 1792 p.
- **BLUMANN (C.),**
 - La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 688 p.
- **BLUMANN (C.), PICOD (F.),**
 - L'Union européenne et les crises, Bruxelles, Bruylant, 2011, 349 p.

- **BOISSON (Ph.),**
 - Politiques et droit de la sécurité maritime, éd. Bureau Véritas, 1998, 669 p.
- **BONASSIES (P.), SCAPEL (C.),**
 - Traité de droit maritime, éd. LGDJ, 3^{ème} éd., 2016, 1055 p.
- **BONNECASE (J.),**
 - Précis élémentaire de droit maritime, éd. Sirey, Paris 1932, 708 p.
- **BOSSE – PLATIERE (I.),**
 - L'article 3 du traité UE : Recherche sur une exigence de cohérence de l'action extérieure de l'Union européenne, éd. Bruylant, Bruxelles 2009, 859 p.
- **BOUCHERON (P.),**
 - Migrations, Réfugiés et Exil, éd. Odile Jacob, 2017, 408 p.
- **BOUTELET (M.) et FRITZ (J. – C.),**
 - L'ordre public écologique Towards an ecological public order Bruylant, Bruxelles, 2005, 345 p.
- **BRAUDEL (F.),**
 - La Méditerranée : l'espace et l'histoire, Tome 1, Paris, éd. Flammarion, 1985, 224 p.
- **BREMAND (N.), BILLET (C.), FROMONT (L.), WARIN (C.),**
 - Le Traité de Lisbonne 10 ans après : une Union à la croisée des chemins ?, Blog droit européen, special Working Papers series, 4/2020, mai 2020, <https://hal.science/hal-03468885/document>
- **CATTOIR-JONVILLE (V.), SAISON (J.),**
 - Les différentes facettes du concept juridique de sécurité, Mélanges en l'honneur du Professeur Pierre-André LECOQ, éd. Imprimerie Centrale du nord, 2011, 478 p.
- **CASADO RAIGON (R.) (Dir.),**
 - L'Europe et la mer, pêche, navigation et environnement marin, éd. Bruylant, Bruxelles 2005, 521 p.
- **CASADO RAIGON (R.), CATALDI (G.) (Dir.),**
 - L'évolution de l'état actuel du droit international de la mer : mélange de droit de la mer offert à Daniel VIGNES, Bruylant, Bruxelles, 2009, 981 p.

- **CATALDI (G.) (Dir.),**
 - La Méditerranée et le droit de la mer à l'aube du 21^{ème} siècle, éd. Bruylant, Bruxelles 2002, 530 p.
- **CHAUMETTE (P.),**
 - Maritime areas : control and prévention of illegal trafics at sea – Espaces marins : Surveillance et prévention des trafics illicites en mer, éd. Gomylex, Bilbao, 2016, 316 p.
 - Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue?, Colloque de Nantes, 2016, éd. Gomilex, 2017, p. 52.
- **CHAPLEAU (Ph.), PANCRATION (J.-P.),**
 - La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux, Vuibert, Paris 2014, 223 p.
- **CHEVALLIER-GOVERS (C.) (dir.),**
 - L'échange des données dans l'Espace de liberté, de sécurité et de justice de l'Union européenne, Paris, Mare & Martin, 2017, 560 p.
- **CHEVALIER-GOVERS (C.), SCHNEIDER (C.),**
 - L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. Pedone, Paris 2015, Vol. 1, 321 p.
- **CHEVALIER – GOUVERS (C.) TINIÈRE (R.),**
 - De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, 2019, 298 p.
- **CHRISTODOULOU-VAROTSI (A.), Mc DORMAN (L.), ROLSTON (J.) (Dir.),**
 - Maritime Safety Law Policies of European Union and the United States of America: Antagonism synergy? Springer, 2009, 162 p.
- **COUTANSAIS (C.),**
 - Géopolitique des océans – Eldorado maritime, éd. Elipses, Paris, 2012, 240 p.
- **CRAWFORD (J.),**
 - Les articles de la CDI sur la responsabilité de l'État, Pedone, 2003, 462 p.
- **CROCHET (B.),**
 - Marée noires, 50 ans de catastrophes écologiques, éd. Ouest France, 2018, 160 p.

- **CUISIGNIEZ (R.),**
 - La réglementation de la sécurité à bord des navires marchands, éd. InfoMer, Rennes 2004, 437 p.
- **COUZINET (J. – F.),**
 - Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p.
- **CUDENNEC (A.) (Dir.),**
 - Le droit pénal et la mer, éd. PUR, Coll. Univers des normes, Rennes 2006, 200 p.
 - L'ordre public et la mer, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedone, 2012, pp. 5-10, spéc. p. 5.
- **CUDENNEC (A.), GUEGUEN HALLOUET (G.) (Dir.),**
 - Le juge communautaire et la mer, éd. Bruylant, Bruxelles 2003, 188 p.
 - L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne ?, Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, 239 p.
- **DAGET (S.),**
 - La répression de la traite des Noirs au XIX^{ème} siècle – L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850), éd. Karthala, 1997, 400 p.
- **DANJON (D.),**
 - Traité de droit maritime (6 tomes), éd. LGDJ, 2^{ème} éd., 1910-1917 ; 1926-1927, 3949 p.
- **DANJON (D.), LEPARGNEUR (J.),**
 - Manuel de droit maritime, éd. LGDJ, 2^{ème} éd., 1929, 672 p.
- **DEHAUSSE (R.) (Dir.),**
 - Politiques Européennes, éd. Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris 2009, 452 p.
- **DEL CASTILLO (D.),**
 - *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, 471 p.
- **DELEBECQUE (Ph.),**
 - Droit maritime, éd. Dalloz, Coll. Précis Dalloz, 2014, 896 p.

- **DELHOSTE (M. – F.),**
 - La sécurité dans la bande maritime des 300 m, éd. Papyrus, 2001, 152 p.
- **DESJARDIN (A.),**
 - Histoire du droit commercial maritime jusqu'au dix-neuvième siècle, éd. Pedone-Lauriel, Paris, 1890, 558 p.
- **DUBREUIL (C. – A.),**
 - L'ordre public, éd. Cujas, 2013, pp. 41-43.
- **DU PONTAVICE (E.),**
 - La pollution des mers par hydrocarbure : A propos de l'affaire du « Torrey Canyon », Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, Paris, 1968, 142 p.
- **DUPUY (P. – M.),**
 - Le fait générateur de la responsabilité internationale des États, Recueil des cours de l'académie de droit international de la Haye, Tome 188, 1984-V, pp. 9-134.
- **DUMONT (J. – M.), SETTON (Ph.),**
 - La politique étrangère et de sécurité commune (PESC), éd. La documentation française, Coll. «Réflexe Europe », Paris 1999, 159 p.
- **DUMOULIN (A.), MATHIEU (R), SARLET (G.),**
 - La politique européenne de sécurité et de défense. De l'opérateur à l'identitaire, éd. Bruylant, Bruxelles 2003, 328 p.
- **DU PONTAVICE (E.), RODIERE (R.),**
 - Droit maritime, éd. Dalloz, Coll. Précis Dalloz, 12^{ème} éd., 2000, 610 p.
- DUPUY (R. – J.),**
 - Traité du nouveau droit de la mer, éd. Economica Bruylant, 1985, 1447 p.
- **ESTIEVENANT (G.),**
 - L'Europe des insécurités, éd. Choiseul, Paris 2012, Vol. 1, 142 p.
- **FELLERN (E.), TÜRK (V.), NICHOLSON (F.) (dir.),**
 - *Refugee protection in International Law*, Cambridge, 2003, pp. 140 et ss., [en ligne] , consulté le 12 sept. 2022 www.refworld.org

- **FERRER (M.),**
 - La responsabilité des sociétés de classification, éd. Presses Universitaires d'Aix Marseille, 2004, 451 p.
- **FISCHER (N.),**
 - Les politiques migratoires, Paris, éd. La Découverte, Repères, 2016, p. 65-83, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022
<https://www.cairn.info/--9782707167217-page-65.htm>
- **FLAECH-MOUGIN (C.),**
 - Les relations avec les organisations internationales et la participation à celles-ci, Commentaire MÉGRET, Relations extérieures, vol. 12, 2e éd., 2005, éd. ULB, 388, p.
- **FRANCO (O.),**
 - L'ordre public, obstacle à l'harmonisation ou trait d'union entre les droits ? L'exemple du droit des sociétés et des procédures d'insolvabilité, LGDJ, 2016, p. 3.
- **FRANK (V.),**
 - The European Community and the environmental protection in the international law of sea – Implementing Global Obligations at the Regional Level, Marinus Nijhoff, 2007, XXII – 482 p.
- **GAUTIER (M.),**
 - L'influence du modèle communautaire sur la coopération en matière de justice et d'affaire intérieures, Bruylant Bruxelles, 2003, 705 p.
- **GLASER (S.),**
 - Droit international pénal conventionnel, éd. Bruylant, 1970, p. 21.
- **GLENNON (M. J.), SUR (S.),**
 - *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, pp. 586-587.
- **GOVAERE (I.),**
 - *The European Union in the world, Essays in honour of Marc MARESCEAU*, éd. Martinus NIJHOFF Publisher, Leiden, 2014, p. 149-169, pp. 152 et s.

- **GRARD (L.) (Dir.),**
 - L'Europe des transports : Actes du colloque d'Agen, Université de Montesquieu Bordeaux IV, 7 et 8 oct. 2004, CEDECE (Actuel AFEE), La documentation française, 2005, 857 p.
- **GREVE (C.) (Dir.),**
 - La Convention Europol, L'émergence d'une police européenne ?, éd. Presses Universitaires de Strasbourg, 2000, 83 p.
- **GROTIUS, (H.),**
 - De Mare Liberum – De la liberté des mers, 1609, Centre de philosophie politique et juridique, Université de Caen, 1990, 82 p.
- **HAMONIC (A.),**
 - Les relations entre l'Union européenne et l'ONU dans le domaine de la gestion des crises, avril 2018, éd. Bruylant, 894 p.
- **HANNEQUART (I.) (Dir.),**
 - UE-Mercosul, Intégrations régionales et environnement international. Quelles interactions normatives ?, Mare et Martin, 2013. pp. 487 et s.
- **HAUTEFEUILLE (L. B.),**
 - Histoire des origines des progrès et des variations du droit maritime international, éd. Guillaumin et Auguste DURAND, Paris, 536 p.
- **HERBERTBURNS (R.), BATEMAN (S.), LEHR (P.),**
 - *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, éd. CRC Press, 2008, 408 p.
- **HORLAVILE (C.),**
 - L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes : la place de l'autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la marine nationale, 1er avril 2011, Étude marine, CESM 2011, [en ligne] consulté le 12 septembre 2021.
https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/EtudesMarines1_AEM-et-la-securite-des-espaces-maritimes.pdf
- **HOWORTH (J.),**
 - Security and defence policy in the European Union, éd. Palgrave, 2^{ème} éd., 2014, 302 p.

- **HREBLAY (V.),**
 - Les accords de Schengen : Origine, fonctionnement et avenir, éd. Bruylant, 1998, 189 p.
- **HUET (A.), KOERING-JOULIN (R.),**
 - Droit pénal international, 3^{ème} éd., éd. PUF, 2005, 507 p.
- **ICARD (Ph.), OLIVIER-LEPRINCE (J.) (dir.),**
 - L'Union européenne au défi de ses frontières, éditions Clément Juglar, coll. RDUE, 2018, 130 p.
- **ISAAC (G.),**
 - Droit communautaire général, Masson, 1993, 311 p.
- **JULLIOT DE LA MORANDIERE (L.),**
 - L'ordre public en droit privé interne, éd. Études Capitant, 1939, p. 381.
- **KAMTO (M.),**
 - La nationalité des navires en droit international, *in* La mer et son droit, Mélanges offerts à LUCCHINI (L.) et QUENEDEC (J. – P.), Pedone, 2003, p. 348.
- **KLEIN (N.),**
 - Maritime security and the law of the sea, éd. OUP, 2011, 380 p.
- **KLEIN (N.), MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.),**
 - Maritime security: international law and policy perspectives from Australia and New Zealand, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, 400 p.
- **KRASKA (J.), PEDROZO (R.),**
 - International maritime security law, éd. Martinus Nijhoff, 2013, 942 p.
- **LABRECQUE (G.),**
 - Les frontières maritimes internationales, essai de classification pour un monde géopolitique, Coll. Raoul-Dandurand, l'Harmattan, Montréal 1998, 443 p.
 - Les frontières maritimes internationales, géopolitique de la délimitation en mer, Coll. Raoul-Dandurand – Géopolitique, éd. l'Harmattan, 2^{ème} éd., Paris 2004, 531 p.
- **LACOUR (L.),**
 - Précis de droit maritime, éd. Dalloz, 1933, 353 p.

- **LAÏDI (Z.),**
 - La norme sans la force, éd. Presses de Science Po, 2008, 250 p.
- **LAGARDE (P.),**
 - Recherche sur l'ordre public en droit international privé, LGDJ, Paris, 1959, 254 p.
- **LANGAVANT (E.),**
 - Droit de la mer (4 volumes), éd. Cujas, 1979-1984.
 - Droit de la mer, Les moyens de la relation maritime, Ed. Cujas, 1983, p. 163.
- **LALOUX (L.), DESSBERG (F.), PALAUDE (S.),**
 - Frontières en Europe depuis le congrès de Vienne 1815, éd. Presses Universitaires de Valenciennes, 2020, 415 p.
- **LATTY (J.),**
 - Traité d'économie maritime, Tome 4, Paris, Imprimerie nationale, 1963, 409 p.
- **LE COUVIOUR (K.),**
 - la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome I, PUAM, 2007, 443 p.
- **LECLERC (M.) (Dir.),**
 - La criminalité organisée, éd. La documentation française, 1996, 279 p.
- **LEFRANCOIS (A.),**
 - L'usage de la certification, Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes, *Bibliothèque du centre de droit Maritime et des Transports*, éd. PUAM, Aix-en-Provence 2011, 409 p.
- **LE GUIRRIEC-MILNER (G.), ERNEST (L.),**
 - Les politiques européennes. éd. Gualino éditeur, Paris 2007, 175 p.
- **LEQUESNE (Ch.),**
 - *Eurozone crisis and European integration, in Crisis and institutional change in regional integration*, SAURUGGER (S.), TERPAN (F.), Routledge, Londres, 2016, 20 p.

<https://sciencespo.hal.science/hal-03459465/document>

- **LIEGEOIS (M.), BALZACQ (Th),**
 - La sécurité internationale après Lisbonne – Nouvelles pratiques dans l'UE, éd. Presses Universitaires de Louvain, 2013, 186 p.
- **LOMBOIS (C.),**
 - Droit pénal international, 2ème éd., éd. Dalloz, 1979, 668 p.
- **LUCCHINI (L.), VOELCKEL (M.),**
 - Droit de la mer – Tome 1, La mer et son droit – Les espaces maritimes, Pedone, 1990, 640 p.
 - Droit de la mer, Tome 2, Vol. 2, Ed. Pedone 1996, 717 p.
- **MARIONNET (P.),**
 - Sûreté maritime et portuaire, éd. InfoMer, Rennes 2006, 280 p.
- **MAGNETTE (P.) (Dir.),**
 - Le régime politique de l'Union européenne, éd. Presse de Sciences Po, Paris 2017, 304 p.
- **MAGNETTE (P.), RENACLE (E.) (Dir.),**
 - Le nouveau modèle européen, Vol. 1, Institutions et gouvernance, Vol. 2, Les politiques et externes, éd. Université, Bruxelles 2000, 176 p.
- **MANDEVILLE (A.),**
 - Le Système de maintien de l'ordre public du Royaume-Uni : modèle européen ou exception culturelle ? Tome 1. Editions Publibook, Paris, 2014, 358 p.
- **MARGUÉNAUD (J – P.), MASSÉ (M.), POULETGIBOT-LECLERC (N.),**
 - Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, 723 p.
- **MEHDI (R.),**
 - L'agenciarisation de la politique d'immigration et d'asile face aux enjeux de la crise des réfugiés en Méditerranée, éd. DICE Editions, Aix-en-Provence, 2020, 154 p.
- **MEJIA Jr (M.),**
 - Contemporary issues in maritime security, Colloques de Malmö, 2003-2004, éd. WMU publications, 2005, p. 33-34.

- **MILLET-DEVALLE (A.),**
 - Usages et gestion des ressources naturelles, approches de droit internationale et de droit européen, éd. Scientifica, 2020, 277 p.
- **MOLINIER (J.),**
 - Les principes fondateurs de l'Union européenne, éd. PUF, Coll. Droit et justice, Paris 2005, 280 p.
- **MONTAS (A.),**
 - Droit maritime, éd. Vuibert, 2^{ème} éd, 2015, 272 p.
- **MONTAS (A.), TRAPP (K.N.) PAPASTAVRIDIS (E.) (Dir.),**
 - La criminalité en mer – Crime at sea, Académie de Droit international de la Haye, Boston, éd. MartinusNijhoffPublishers, Leiden 2014, 784 p.
- **NEJAT INCE (A.), TOPUZ (E.), PANAYICI (E.),**
 - Principles of integrated maritime surveillance systems, USA, éd. Kluwer Academic Publishers, 2000, 491 p.
- **NOVILLE (C.),**
 - Ressources génétiques et droit : Essai sur les régimes juridiques des ressources génétiques marines, Paris, Pedone, 1997, 481p.
- **NORCHI (H. C.), PROUTIERE-MAULION (G.) (Dir.),**
 - *Piracy in comparative perspectives: Problems, Strategies*, Law, Paris-Londres, Ed. Pedone-Hart, 2002, 448 p.
- **Parlement européen, Direction générale des études,**
 - [Manuel de la politique commune de la pêche](#) [Texte imprimé] : La contribution du Parlement européen pour la construction de l'Europe Bleue, 424 p.
- **PANCRACIO (J. – P.),**
 - Droit de la mer, 1^{er} éd. Dalloz, Coll. Précis, Sous Coll. Droit public – Science politique, Paris 2010, 520 p.
- **PAPASTAVRIDIS (E),**
 - *The interception of vessels on the high seas – contemporary challenges to the legal order of the oceans*, éd. Hart Publishing, 2013, 402 p.
- **PERELMAN (Ch.),**
 - A propos de l'idée d'un système de droit, in *Ethique et droit*, Ed. de l'Université de Bruxelles, 1990, 502 p.

- **PEETERS (H.), VAN HULLE (H.),**
 - *Environmental impacts of shipping*, éd. Routledge, 2015, 439 p.
- **PRESCOTT (J. R. V.),**
 - *The maritime political boundaries of the word*, éd. Methuen and Co Ltd, London and New York 1985, 277 p.
- **PROUTIERE-MAULION (G.), NORCHI (C.), (Dir.),**
 - *Piracy in comparative perspective. Problems, Strategies, Law.*, Paris-Londres, Pedone-Hart, 2012, 448 p.
- **PETITEVILLE (F.),**
 - La politique internationale de l'Union européenne, éd. Presse des sciences po, Paris 2006, 280 p.
- **PÉTRÉ-GRENOUILLEAU (O.),**
 - Les traites négrières, essai d'histoire globale, Paris, éd. Gallimard, 2004, 468 p.
- **PINGEL (I.), (Dir.),**
 - De Rome à Lisbonne, Commentaire article par article des Traités UE et CE, Dalloz Bruylant, 2^{ème} éd. 2010, 2236 p.
- **POTIER DE COURCY (A.),**
 - Questions de droit maritime (4 tomes), éd. Cotillon, 1877-1888, 1763 p.
- **PUGH (M. C.),**
 - L'Europe et ses boat people : La coopération maritime en méditerranée, éd. Institut d'étude de sécurité, union de l'Europe occidentale, Paris 2000, Vol. 1, 81 p.
- **QUERMONNE (J. – L.),**
 - Le système politique de l'Union européenne, 9^{ème} éd. LGDJ, Coll. Clefs, Sous Coll. Politique, Paris 2015, 158 p.
- **RACINE (J. – B.),**
 - L'arbitrage commercial international et l'ordre public, LGDJ, 1999, n° 632 p.
- **RASKA (J.), PEDROZO (R.),**
 - International maritime security law, éd. Martinus Nijhoff, 2013, 923 p.
- **REBUT (D.),**
 - Droit pénal international, 2^{ème} éd., éd. Dalloz, 2014, 730 p.

- **REMOND-GOUILLOUD (M.),**
 - Le droit maritime, Ed. Pedone, 2^{ème} éd. 1993, p. 98.
- **REUTER (V. P.),**
 - Institutions internationales, PUF, 1972, 199 p.
- **REVET (Th.) (Dir.),**
 - Ordre public à la fin du XX^{ème} siècle, éd. Dalloz Paris, 1996, pp. 65 et s.
- **RINDBOM (H.),**
 - The EU maritime safety policy and international law, Martin Nijhoff Publishers, Boston 2008, Vol. 1, 599 p.
- **ROBERGE (I.),**
 - Europe et sécurité après le Traité de Lisbonne, Bruylant, Coll. Études stratégiques et internationales, Bruxelles, 2013, p. 47-58, p. 53 et s.
- **ROUGER (M.) (Dir.),**
 - La piraterie maritime, Les entretiens de Royan, éd. Larcier, 2011, 172 p.
- **ROUSSEAU (C.),**
 - Droit international public – Les relations internationales, Ed. Sirey, Paris 1980, Tomme 4, p. 314.
- **SCHNIDER (C.),**
 - Voisinage et bon voisinage à la croisée des droits interne, international et communautaire, Grenoble, Univ. Pierre Mendès-France, 2009. p. 30 et s., [en ligne] consulté le 12 septembre 2022.
https://cejm.univ-grenoble-alpes.fr/sites/cejm/files/Mediatheque/voisinage_et_bon_voisinage.pdf
- **SOBRINO-HEREDIA (J. M.),**
 - Sûreté maritime et violence en mer, éd. Bruylant, Bruxelles 2011, Vol. 1, 518 p.
- **SOIN (R.),**
 - L'Europe politique : histoire, crise, développements et perspectives des processus d'intégrations, éd. Armand Colin, vol. 1, 2005, 221 p.
- **SOYER (B.), TETTENBORN (A.) (Dir.),**
 - Pollution at sea – Law and liabilities, Informa law, 2012, 418 p.
- **TAVERNIER (P.),**
 - Quelle Europe pour les droits de l'Homme ?, Bruylant, pp. 39-91.

- **TERPAN (F.),**
 - La politique étrangère de sécurité commune de l'Union européenne, éd. Bruylant, Bruxelles 2005, 544 p.
- **TORFINN (A.), HOGÅSEN (T.),**
 - *Shipping and the environment: Improving environmental performance in marine transportation*, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, 454 p.
- **TRAPP (K. N.), PAPASTAVRIDIS (E. D.) (Dir.),**
 - La criminalité en mer, Centre d'étude et de recherche, éd. Académie de droit international de la Haye, 2014 734 p.
- **TUERK (H.),**
 - *Reflections on the contemporary law of the sea*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 112.
- **VALLON (Fr.),**
 - La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme, éd. Publibook, 2001, 168 p.
- **VERLAQUE (Ch.),**
 - Géographie des transports maritimes, Ed. Doin 1975, p. 82.
- **VERLUISE (P.),**
 - Géopolitique de l'Europe, éd. Ellipse, Coll. Mayor 2^{ème} éd., 2016, 240 p.
- **VERMOND (E.),**
 - Manuel de droit maritime, éd. Sirey, 5^{ème} éd., 1920, 467 p.
- **VIALARD (A.),**
 - Droit maritime, éd. PUF, 1997, 503 p.
- **VINCENT (P.),**
 - Droit de la mer, éd. Larcier, Bruxelles 2008, 293 p.
- **VINCENT – LEGOUX (M. – C.),**
 - L'ordre public. Étude comparée, PUF, Paris, 2001, 526 p.
- **VIGNARD (K.), COMPAGNON (V.), LINEKAR (J.),**
 - La sécurité maritime, éd. UNIDIR, Geneva 2010, Vol. 1, 60 p.
- **VIRALLY (M.),**
 - Le droit international en devenir. Essais écrits au fil des ans, PUF, 1989, 504 p.

- **TASSIN (V. J. – M.),**
 - Droit international de la mer et droit de l'Union européenne, cohabitation, confrontation, coopération ?, éd. Pedone, 2004, 384 p.
- **WERNER (A. – R.),**
 - Traité de droit maritime général – Éléments de système, définitions, problèmes, principes, éd. Librairie Droz, Genève 1964, 502 p.
- **WU (C.),**
 - La pollution du fait des transports par hydrocarbure, Paris, Pedone, 1995, 529 p.

D. THESES, MEMOIRES ET MONOGRAPHIES

- **ALVES (C. – M.),**
 - La protection intégrée de l'environnement en droit communautaire, Thèse de doctorat (Dir. Loïc GRARD), Université de Bordeaux IV, 2002, 903 p.
- **AMINI (S.),**
 - Les ordres publics international et économique en droit international : entre confrontation et articulation, Thèse de doctorat (Dir. Geneviève BASTID BURDEAU), Université Panthéon-Sorbonne, Paris 2012, 592 p.
- **ASSOUMOU (V. L.),**
 - L'ordre public sanitaire en Afrique francophone, Thèse de doctorat (Dir. Philippe EMY, Ibrahim SALAMI), Université de Bordeaux, 2017.
- **BIALE-CARLE (A.),**
 - La pénalisation de la pollution maritime par hydrocarbure en droit français, Mémoire, (Dir. Didier REBUT), Université de Paris II Panthéon-Assas, 2016, 121 p.
- **BELLAYER-ROILLE (A.),**
 - Le transport maritime et la politique de sécurité de l'Union européenne, Thèse de doctorat, 1999, (Dir. Danielle CHARLES Le BIHAN, Joël LEBULLENGER), Université de Rennes, éd. Apogée, publiée en 2000, 480 p.
- **BELOT (J.),**
 - L'ordre public en le procès pénal, Thèse de doctorat, Nancy, 1980.
- **BERNARD (P.),**
 - La notion d'ordre public en droit administratif, Thèse de doctorat (Dir. Bernard TOURET), Université de Reims Champagne-Ardenne, 1963, 297 p.

- **BOISSON (Ph.),**
 - La sécurité maritime, Thèse de doctorat (Dir. Emmanuel LANGAVANT), Lille 2, 1979, 943 p.
- **BOURBONNAIS-JAQUARD (I.),**
 - L'abordage maritime, Thèse de doctorat (Dir. Christian SCAPEL), Université Aix Marseille, 2010, éd. PUAM, publiée en 2013, 424 p.
- **BRANELLEC (G.),**
 - La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandise par mer : Contribution à l'étude de l'uniformité du droit, Thèse de doctorat, (Dir. Cécile De CET-BERTIN), UBO, 2007, 640 p.
- **CAUDAL – SIZARET (S.),**
 - La protection de l'environnement en droit public français, Thèse de doctorat (Dir. Jean UTERMAIER), Université Jean Moulin Lyon III, 1993, 729 p.
- **CITORES (A.),**
 - La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de doctorat (Dir. Marie-Laure LAMBERT-HABIB), Université Paul Cézanne – Aix Marseille, 2012, 569 p.
- **CHANTREL (O.),**
 - Une fonction de l'intégration communautaire : le contrôle maritime. Thèse de doctorat (Dir. Danielle CHARLES-LE BIHAN), Rennes 2001, 1234 p.
- **CHEVALIER (P.),**
 - Les compétences statutaires des sociétés de classification, Mémoire, (Dir. Cécile DE CET-BERTIN), Université de Bretagne Occidentale, 2009.
- **COMMARET (J.-F.),**
 - La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire (Dir. Christian SCAPEL), Université d'Aix-Marseille, 2009, 454 p.

- **COURT (M. G.),**
 - Vers un renouveau du droit de l'espace portuaire : plaidoyer pour une évolution globale, Thèse de doctorat (Jean – Marie BECET), UBO, 2001.
- **DA SILVA (D.),**
 - Les aspects juridiques actuels de la sécurité maritime, Thèse de doctorat (Dir. Laurent LUCCHINI), Université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne (Paris), 1998, Atelier National de Reproduction de thèse, 751 p.
- **DECOLLAND (J.),**
 - Faut-il supprimer la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes ? Mémoire, Université de Nantes, 2011, 109 p.
- **DE LA POEZE-POPULAIRE (N.),**
 - Les sociétés de classification de navires, Mémoire, Université de Nantes, 1980, 253 p.
- **DIATTA (J. F.),**
 - Le navire et sa fin de vie, Thèse de doctorat (Dir Cécile De CET BERTIN), UBO, 2018, 314 p.
- **DIOP (A.),**
 - L'Union Européenne et la piraterie maritime, Mémoire de Master 2, Bordeaux IV, 2010.
- **DOMESTICI (M.J.),**
 - Recherche sur l'ordre public international, Thèse de doctorat (Dir. Anne – Marie LUCIANI, Guillaume KESSLER), Nice, 1979.
- **EUDELIN (H.),**
 - Le terrorisme maritime et les flux énergétiques internationaux, Thèse de doctorat (Dir. Hervé CAUTAU-BEGARIE), Paris 2011, 512 p.
- **EUDIER (F.),**
 - Ordre public substantiel et office du juge, Thèse de doctorat (Dir. Patrick COURBE), Rouen, 1994, 565 p.
- **FARRE-MALAVAL (M.),**
 - Les rapports juridiques entre sécurité maritime et protection du milieu marin – Essai sur l'émergence d'une sécurité maritime environnementale en droit internationale et de l'Union européenne,

Thèse de doctorat, (Dir. DOUMBE-BILLE (S.)), Université de Lyon, 2011, 431 p.

➤ **FERRER (M.),**

- La responsabilité des sociétés de classification, Thèse de doctorat, (Dir. Christian SCAPEL), Université d'Aix Marseille 3, 2004, 451 p.

➤ **FOUCHARD (I.),**

- Crimes internationaux – entre internationalisation du droit pénal et pénalisation du droit international, Thèse de doctorat (Dir. Brigitte STERN, Andrew CLAPHAM), Université Paris I, 2008, éd. Bruylant, 2014, 637 p.

➤ **GABRIELLI (L.),**

- La construction de la politique d'immigration espagnole : ambiguïtés et ambivalence à travers le cas des migrations ouest-africaines, Thèse de doctorat (Daniel BACH), IEP de Bordeaux, 2011, 479 p.

➤ **GALLAIS (O.),**

- La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime, Mémoire, Université d'Aix-Marseille, 2012, 111 p.

➤ **GALLAIS BOUCHET (A.),**

- Les autoroutes de la mer et le droit de l'Union européenne, Thèse de doctorat (Dir. Patrick CHAUMETTE), Nantes, 2013, 464 p.

➤ **GRODIDIER DE MATONS (J.),**

- Le régime administratif et financier des ports maritimes. Thèse de doctorat, LGDJ, 1969, pp. 11-13.

➤ **GUEGUEN-HALLOUET (G.),**

- L'application du droit communautaire aux ports maritimes, contribution à l'étude du régime juridique communautaire des activités d'intérêt général, Thèse de doctorat (Dir. Didier Le MORVAN), 1999, 732 p.

➤ **HATZOPOULOS (V.),**

- Le principe communautaire de reconnaissance mutuelle dans la libre prestation des services, thèse de doctorat (Dir. Frédérique BERROD), Strasbourg, 1997, 567 p.

➤ **JACQUOT (M.),**

- Piraterie maritime et affirmation d'un statut de puissance navale par l'Union européenne, Mémoire de Master 2, Toulouse 2011.

- **JEAUNEAU (A.),**
 - L'ordre public en droit international et en droit de l'UE, Thèse de doctorat, Publiée chez LGDJ, 2018, 450 p.
- **LAGDAMI (K.),**
 - Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes en mer Méditerranée, Thèse de doctorat (Martin NDENDE), Nantes, 2012, 524 p.
- **LANGLAIS (P.),**
 - Sécurité maritime et droit de l'Union européenne, Thèse de doctorat (Dir. Fabrice PICOD), Paris 2, 2016, 1234 p.
 - La construction navale face aux exigences de protection de l'environnement dans le droit de l'Union européenne, Mémoire, Université de Paris II Panthéon Assas, 2009, 220 p.
- **LANNEAU-SEBERT (M.),**
 - La mise en œuvre du droit de la sécurité maritime, Thèse de doctorat, (Dir. Jean-Pierre BEURIER), Nantes, 2006, 714 p.
- **LATRECH (B.),**
 - Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question, Thèse de doctorat, (Dir. Alain DEGAGE), Université de perpignan 2004, 464 p.
- **LE BERRE (A.),**
 - L'intégration des exigences environnementales dans la politique maritime européenne, Thèse de doctorat, (Dir Annie CUDENNEC), 2021, 400 p.
- **LEBON (L.),**
 - La territorialité et l'Union européenne : approche de droit public. Thèse de doctorat (Dir. Fabrice PICOD), Bruxelles, Bruylant, 2015, 719 p.
- **LE BORGNE (F.),**
 - Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité : Une approche du Trans gouvernementalisme, Thèse de doctorat (Dir. Guy LEFEBVRE et Christian SCAPEL), Université Paul Cézanne Aix-Marseille, Université de Montréal, 2011, 649 p.

- **LE BOT (F.),**
 - Le principe de l'équilibre institutionnel en droit de l'Union européenne, Thèse de doctorat (Dir. Claude BLUMANN), Université Panthéon-Assas, 2012, 578 p.
- **LE FRANCOIS (A.),**
 - L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes, Thèse de doctorat (Dir. Patrick CHAUMETTE), PUAM, 2001, 409 p.
- **MALAUURIE (Ph.),**
 - Les contrats contraires à l'ordre public. Étude de droit civil comparé : France, Angleterre, U.R.S.S., Thèse de doctorat (Paul ESMEIN), Reims, 1951 éd. Matot-Braine, publiée en 1953, 449 p.
- **NERI (K.),**
 - L'emploi de la force en mer, Thèse de doctorat (Stéphane DOUMBE – BILLE), Université Lyon III, 2011, éd. Bruylant, publiée en 2012.
- **OLIVIER (M.),**
 - Condition et compétences préfectorales, Thèse de doctorat (Dir. Claude JOURNES), Université Lumière-Lyon 2, 2005.
- **POCARD DU COSQUER DE KERVILER (J.),**
 - Le Bureau Véritas : Les sociétés internationales de classification des navires, Thèse de doctorat, Université de Rennes, 1906.
- **PONS (M.),**
 - L'Union européenne et la sécurité des transports maritimes de marchandises et de substances dangereuses, Thèse de doctorat (Dir. Claude IMPERIALI), Aix Marseille, 2014, 603 p.
- **RIMABOSCHI (M.),**
 - L'unification du droit maritime : Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime, Thèse de doctorat, (Dir. Pierre BONASSIES), PUAM, 2006, 625 p.
- **RUSKYTE (M.),**
 - The European Union Agency's FRONTEX mandate and operations in the framework of transparency and human rights, Mémoire, Université de Tilburg, 2014.

- **SAID HAFFAF (M.),**
 - Sécurité et sûreté maritime : de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre, Mémoire, Université d'Angers, 2002.
- **SAIFUL (K.),**
 - *Maritime terrorism and the role of judicial institutions in the international legal order*, Thèse de doctorat, Macquarie University, 2014, éd. Brill, 2016.
- **SAUNIERE (Y.),**
 - Le Bureau Véritas : Société internationale de classification de navires et d'aéronefs et sa responsabilité, Thèse de doctorat, Université de Toulouse, Librairie du Recueil Sirey (Paris) 1932, 338 p.
- **SCHMOLL (C.), THIOLLET (H.), WIHTOL De WENDEN (C.),**
 - Migrations en Méditerranée : Permanences et mutations à l'heure des révolutions et des crises, CNRS éditions, Paris, 2015.
- **SIMON-EZVAN (J),**
 - La sûreté des activités maritimes et portuaires, Mémoire de DESS, Lille 2, 2003.
- **TEPHANY (Y.),**
 - La lutte contre les activités illicites en mer, Thèse de doctorat, (Dir Patrick CHAUMETTE), Université de Nantes, 2019, 531 p.
- **TIERNY (E.),**
 - Le port maritime, lieu d'un pari libéral pour un enjeu régalien, thèse de doctorat (Dir. Jean – Pierre BEURIER), Nantes 2003, 494 p.
- **TOURE (B.),**
 - L'insécurité des mers et le droit, Thèse de doctorat (Jean – Jacques LAVENUE), Lille 2, 2000, 574 p.
- **TOURET (C.),**
 - La piraterie au vingtième siècle, Thèse de doctorat (Dir. Claude BLUMANN), 1990, 823 p.

E. RAPPORTS ET COMMENTAIRES

- **Agence européenne des droits fondamentaux,**
 - Rapport, Fundamental rights at Europe's southern sea borders, 2013, p. 123.
- **Agence européenne pour la Sécurité Maritime (AESM),**
 - Un transport maritime de qualité, des mers plus sûres, des océans plus proches, éd. Office des publications officielles des communautés européennes, Vol. 1, Luxembourg 2009, 16 p.
- **APOLLIS (G.),**
 - Les frontières maritimes en droit international, mutations et perspectives, Brest, Centre national pour l'exploitation des océans (CNEXO), Rapports économiques et juridiques, n° 7, 1979, 163 p.
- **BADRE (D.),**
 - Où vont les agences européennes ?, Rapport d'information n° 17 (2009-2010), fait au nom de la commission des affaires européennes et de la commission des finances du Sénat français, déposé le 7 octobre 2009, 72 p.
- **EISEMANN (P. M.),**
 - La convention des Nations unies sur le droit de la mer, notes et études documentaires, éd. La documentation française, Paris 1983, 204 p.
- **FLAUTRE (H.), KELLER (F.), LOCHBIHLER (A.) (dir.),**
 - Agence FRONTEX : Quelles garanties pour les droits de l'Homme. Étude sur l'Agence européenne aux frontières extérieures en vue de la réforme de son mandat, Groupe des Verts/ALE au Parlement européen, novembre 2010, pp. 9-10.
- **JOSSELIN (C.),**
 - Rapport d'information sur la sécurité maritime : Un défi européen et mondial, Assemblée nationale, Paris 1994, Vol. 1, p.87.
- **KARAMANLI (M.), VERPILLIERE (C.),**
 - Les politiques européennes en matière de lutte contre l'immigration irrégulière au regard des migrations en Méditerranée, Rapport d'information de l'Assemblée nationale n° 2579 du 11 févr. 2015.

- **LEGNAGE (G.), QUENTIN (D.),**
 - “Rapport d’information sur la sécurité en maritime en Europe”, Assemblée nationale, Paris 2003, Vol. 1, p. 194.
- **PANAYATOPOULOS (J.-M.),**
 - L’influence de l’Union européenne sur les règles internationales de sécurité établies par l’Organisation maritime internationale, Mémoire (Dir. Éric PHILIPPART), Collège d’Europe de Bruges, 2004 publié, The Luxembourg Journal of Law, Economics & Finance, 2007, Vol. 1, pp. 158-201.
- **PAUL (D.), LE DRIANT (J. Y.),**
 - Rapports sur la sécurité du transport maritime de produits dangereux et polluants, Assemblée nationale, Paris 2000, 4 vol.
- **SECRETARIAT DU MEMORANDUM DE PARIS SUR LE CONTRÔLE PAR L’ETAT DU PORT,**
 - Port State Control – Adjusting Course, Rapport annuel du mémorandum d’entente de Paris, 2014, 64 p.

F. ARTICLES ET CONTRIBUTIONS

➤ ABELLÁN HONRUBIA (V.),

- La responsabilité internationale de l'individu, RCADI, vol. 280, 1999, pp. 285-286.

➤ ACOSTA-SANCHEZ (M. A.),

- Coopération et sécurité aux frontières extérieures européennes : le cas du détroit de Gibraltar, AFDI 2008, pp. 197-223.

➤ AILINCAI (M.),

- Piraterie et droit de l'Homme au sein du conseil de l'Europe, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 227-244.
- Quel(s) juge(s) pour contester les conséquences d'une opération FRONTEX ? La Cour européenne des droits de l'homme, *in* CHEVALLIER-GOVERS, TINIERE (R.) (dir) De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, 2019, pp. 267-289.

➤ AIZIER (G.),

- Aspects juridiques des opérations de lutte contre la piraterie conduite par l'Union européenne, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 51-59.

➤ AGUANO (A.),

- Protection de la sécurité, Revue de droit de l'UE n°3 du 1^{er} juill. 2005, pp. 626-627.

➤ AGUANO (A.), VASTSOS (C.), ARMANTI (S.),

- Protection de la sécurité, Revue de droit de l'UE n°1 du 1^{er} jan. 2001, pp. 228-235.

➤ AKBULUT (K.),

- Les Symboles de l'UE, *in* Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne,

BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 111-115.

➤ **ALGLAE (E.),**

- Définition de l'ordre public en matière civile, *Revue pratique de droit français* (jurisprudence, doctrine, législation), 1868, première section pp. 444 et s.

➤ **ALLDORF (Ch.),**

- La répartition des compétences entre l'UE et ses États membres selon le Traité de Lisbonne, in *Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne*, BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 87-90.

➤ **ALOUPI (N.),**

- Les accords de réadmission de l'Union européenne, in ICARD (Ph.), OLIVIER-LEPRINCE (J.) (dir.), *L'Union européenne au défi de ses frontières*, éditions Clément Juglar, coll. RDUE, 2018. pp. 207-212.

➤ **ANYIMADU (A.),**

- Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean, Africa 2013/02 (Londres: Chatham House, juillet 2013).

➤ **ARBAN (E.),**

- La subsidiarité en droit européen et canadien : Une comparaison, *Administration publique du Canada*, 22 mai 2013, vol 56, Issue 2, pp. 219-234, [en ligne]

<https://doi.org/10.1111/capa.12015>

<https://repository.uantwerpen.be/docman/iruaauth/8d0f61/144516.pdf>

➤ **ARNOUX (G.),**

- Les compétences de l'UE : perceptions et réalités, *Futuribles* n° 419, avr. 2017, pp. 61-72, [en ligne] <https://www.cairn.info/revue-futuribles-2017-4-page-61.htm>

➤ **AUDEBERT (C.), ROBIN (N.),**

- L'externalisation des frontières des "Nords" dans les eaux des "Sud". L'exemple des dispositifs frontaliers américains et européens visant au contrôle de l'émigration caribéenne et subsaharienne, *Cultures & Conflits*, 2009, vol. 73, no 1, pp. 35-51.

- **AUFFRET (Y.),**
 - Les perspectives de l'Union européenne en matière d'affaire maritime et en particulier les développements de la politique maritime de l'Union européenne, *in* Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : Cohabitation, Confrontation, Coopération, éd. À Pedone, 2014, pp. 25-38.
- **AUVRET-FINCK (J.),**
 - La conditionnalité des droits de l'Homme dans les accords de l'UE relatifs à la lutte contre la piraterie maritime, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. A Pedone, 2015, pp. 245-266.
- **AZEBAZE-LABARTHE (D.),**
 - Le Parlement européen et la lutte contre la piraterie maritime, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 117-136.
- **BACOT-DECRIAUD (M.),**
 - L'UE et la sécurité des navires vulnérables : Lutter contre la piraterie maritime, *in* ROBERGE (I.), Europe et sécurité après le Traité de Lisbonne, Bruylant, Coll. Études stratégiques et internationales, Bruxelles, 2013, pp. 47-58.
- **BAKIS (H.),**
 - La télégraphie sémaphorique sur le littoral français, L'Information Historique, rubrique "recherche historique, 1991, n°1, vol. 53, pp. 27-39.
- **BALMOND (L.),**
 - Opérations navales de l'OTAN et articulation entre opérations nationale, opérations OTAN et opération UE, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 61-72.
- **BALZACQ (T.),**
 - A Theory of Securitization: Origins, Core Assumptions, and Variants, *in* BALZACQ (T.), Securitization Theory: How Security Problems Emerge and Dissolve, New York : Routledge, 2011, 258 p., pp. 1-30.

- **BASEDOW (J.),**
 - Recherches sur la formation de l'ordre public européen dans la jurisprudence, in *Mélanges en l'honneur de LAGARDE (P.)*, Dalloz, 2005, pp. 55 s.
- **BASTID-BURDEAU (D.),**
 - Migrations clandestines et droit de la mer, in *la mer et son, mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean Pierre QUENEUDEC*, Pedone, Paris 2003, pp. 57-66.
- **BAUMLER (R.),**
 - L'instrumentation des codes International Safety Management (ISM) et international Ship and Port Facility Security (ISPS), *Annuaire de droit maritime et océanique* n° 23 du 1er jan. 2005, pp. 95-108.
- **BELAIDI (N.),**
 - Droit de l'Homme, Environnement et Ordre public, in *L'ordre public écologique Towards an ecological public order* (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. – C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p. 59.
- **BELLAYER-ROILLE (A.),**
 - L'Union européenne et l'action de l'État en mer, *ADMO* 2008, t. XXVI, pp. 81-96.
 - Entre souveraineté et transnationalité, les défis du droit de la mer, in *Mer et Océans, Revue internationale et stratégique*, Institut de recherches internationales et stratégiques (IRIS) n° 95, automne 2014, pp. 111-119.
 - Les enjeux politiques autour des frontières maritimes in *Frontières CERISCOPE*, 2011, 13 p.
 - Une responsabilité accrue des acteurs de la sécurité maritime européenne, in *Planète océane*, Choiseul, Paris 2006, pp. 161-179.
 - Montée en puissance de la lutte contre la piraterie maritime, « sus à l'hostishumani generis », *ADMO* 2009, T. XXVII, pp. 309-331.
 - Les réactions juridiques de la Communauté européenne à la suite du naufrage du *Prestige* ; Étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime, *ADMO* 2003, t. XXI, pp. 133-184.
 - Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne, ANRT, Lille 2001.

- Légalité de l'arraisonnement d'un navire étranger en haute mer et droit des individus suspectés de narcotrafic. Cour de cassation, avr. 2009 (Ch. crim.) – Navire Junior, DMF, nov. 2009, pp. 922-931.
- Le contrôle par l'État du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ?, ADMO 2007, p. 225
- **BENOIT (L.),**
 - Lutte contre le terrorisme dans le cadre du deuxième pilier : un nouveau volet des relations extérieures de l'UE, RDUE n° 2 du 1^{er} avr. 2002, pp. 283-313.
- **BERRAMDANE (A.),**
 - La militarisation des frontières de l'UE, Revue de l'Union européenne, 2018, pp 222 et s.
 - La politique de voisinage de l'Union européenne, *in* SCHNIDER (C.), Voisinage et bon voisinage à la croisée des droits interne, international et communautaire, Grenoble, Univ. Pierre Mendès-France, 2009. pp. 30 et s., [En ligne], consulté le 12 sept. 2022, https://cejm.univ-grenoble-alpes.fr/sites/cejm/files/Mediatheque/voisinage_et_bon_voisinage.pdf
 - L'émergence d'une politique européenne commune d'immigration et son externalisation progressive, *in* BERRAMDANE (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), La politique européenne d'immigration, Paris, éd. Karthala, 2009, pp. 39 et s.
 - L'externalisation de la politique d'immigration, *in* HANNEQUART (I.) (Dir.), UE-Mercosul, Intégrations régionales et environnement international. Quelles interactions normatives ?, éd. Mare et Martin, 2013, pp. 487 s
- **BEURIER (J. – P.),**
 - Sécurité et sûreté maritime, *in* Planète océane, Choiseul, Paris 2016, pp. 140-159.
 - La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolutions et limites, DMF n°645, 1^{er} févr. 2004, pp. 99-112.
 - Le transport maritime, le droit et le désordre économique international, *in* La mer et son droit : Mélange offert à Laurent LUCCHNI et Jean-Pierre QUENEUDEC, A. Pédone, 2003, pp. 87-99

- **BEURIER (J. – P.), BOISSON (Ph.),**
 - La plaisance et la sécurité maritime, DMF 1987, p. 259.
- **BEURIER (J. – P.), POUCHUS (Y. – F.),**
 - Les conséquences du naufrage de l'Erika : Risques, environnement, société, réhabilitation, PUR, 2005, 281 p.
- **BIGO (D.),**
 - Un espace de liberté, de sécurité et de justice ? In : DEHOUSSE (R.), (Dir.), *Politiques européennes*. Presses de Sciences Po, 2009, Paris, p.345.
 - Enjeux du troisième pilier du traité sur l'Union européenne, Politique Étrangère, vol. 61, n° 1, 1996, pp. 125-138.
- **BILLET (C.),**
 - L'agenciarisation de l'ELSJ comme réponse face aux crises , in BREMAND (N.), BILLET (C.), FROMONT (L.), WARIN (C.), *Le Traité de Lisbonne 10 ans après : une Union à la croisée des chemins ?*, Blog droit européen, special Working Papers series, 4/2020, mai 2020.
- **BISSUEL (J. – L.),**
 - L'Union européenne et l'application des normes adoptées par l'OMI, *in* Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : Cohabitation, Confrontation, Coopération, éd. À Pedone, 2014, pp. 115-141.
- **BLANCHARD (E.), RODIER (C.),**
 - Crise migratoire, ce que cache les mots, *Plein droit* n° 111, avr. 2016, , pp. 3-6
- **BLANQUET (M.),**
 - Le système communautaire à l'épreuve de la 'gouvernance européenne. Pour une 'nouvelle gouvernance raisonnée, *in* Mélange en hommage à Guy ISAAC : cinquante ans de droit communautaire, Presses de l'Université des Sciences de Toulouse, 2004, Tome 1.
 - Compétences de l'Union, Architecture générale, Délimitation, *JurisClasseur Europe Traité*, Fasc. 170, p. 1
 - Agences de l'Union et gouvernance européenne, *in* COUZINET (J. – F.), *Les agences de l'Union européenne*, Recherche sur les Organismes

communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p. préc. p. 43.

- Préface, in BENLOLO CARABOT (M.), L'Union européenne et les migrations, éd. Bruylant, 2020, 353 p. préc. p. 17.

➤ **BLANQUET (M.), GROVE-VALDEGNON (N. de),**

- Zones côtières et droit communautaire, Revue Juridique de droit de l'environnement, NS, 1^{er} mars 2001, pp. 53-84.

➤ **BLIN (O.),**

- Droit européen de la sécurité maritime, Jurisclasseur Europe, fasc. 1140, 10 nov. 2010.
- Droit européen de la sécurité maritime, JCl. Env. et dev. Durable, Fasc. n° 1750, mise à jour le 3 déc. 2015
- La protection de l'espace maritime : l'enjeu de la sécurité maritime, Revue de l'Union européenne 2002, p. 87.

➤ **BLUMANN (C.),**

- La fonction législative dans l'Union modifiée, in M. Blanquet, la prise de décision dans le système de l'UE, Bruylant, coll. « droit de l'UE », vol. 12, 2011.

➤ **BOISSON (Ph.),**

- Du TITANIC au CONCORDIA : 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière, DMF 2012, n° 735, pp. 328-337.
- La sécurité des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF n°640, 1^{er} sep. 2003, pp. 723-736.

➤ **BONASSIES (P.),**

- Du régime de l'arrestation des pirates par un navire français dans les eaux territoriales somaliennes, DMF n°726, N.S. Sécurité des mers, 2001, p. 569.
- Préface des actes du colloque de Brest, 16 et 17 octobre 2008, Mer et responsabilité, sous la direction de Annie CUDENNEC et Cécile DE CET-BERTIN, UMR AMURE, Pédone, 2009, 218 p.

➤ **BORGOMANO (L.),**

- L'utilisation des compagnies privées de sécurité armées dans la lutte contre la piraterie ou « halte au capitaine crochet, in l'Europe et la lutte

contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 269-275.

➤ **BOSSE – PLATIERE (I.),**

- Bis repetita ? La cour confirme qu'un accord de transfert à un État tiers des pirates appréhendés par la force navale ATALANTA est bien un accord PESC dont la négociation doit respecter un minimum d'exigences démocratique : note sous cour de justice de l'UE, 14 juin 2016, affaire n° C-263/14, Parlement contre Conseil RTDE n° 3 du 1^{er} juill. 2016, pp. 611-614.
- Le volet judiciaire de la lutte contre la piraterie maritime en Somalie : des accords de transfert conclus par l'UE avec les États tiers, in CATTOIR-JONVILLE (V.), SAISON (J.), Les différentes facettes du concept juridique de sécurité, Mélanges en l'honneur du Professeur Pierre-André LECOQ, éd. Imprimerie Centrale du nord, 2011, pp. 99-112.

➤ **BOURGUES (P.),**

- La responsabilité de l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie maritime, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 209-223.

➤ **BOUSSAROQUE (P.),**

- L'approche française des mers fermées et semi-fermées, in actes du colloque organisé le 30 mai 2016 par la branche roumaine de l'association de droit international et le centre de droit international de Nanterre – CEDIN sur le thème « Mers fermées et semi-fermées

➤ **BOUTONNET (M.),**

- Vers une indemnisation des victimes des marées noires en dehors du droit de la responsabilité civile, Recueil Dalloz 2009, p. 701.

➤ **BRIBOSIA (H.),**

- Subsidiarité et répartition de compétences entre l'Union européenne et ses États membres dans la constitution européenne, Revue De droit de l'UE n°1, 1^{er} jan. 2005, pp. 25-64.

➤ **BRIL (I.),**

- Colloque : Navigation et sécurité et responsabilité, DMF n°629, 1^{er} sep. 2002, pp. 759-767.

- Navigation, sécurité et responsabilité, DMF n° 629 sept. 2002, pp 1-6
- **BUEGER (C.),**
 - *What is maritime security?* MP, 2015, p. 159.
- **BURCHETT (J.),**
 - FRONTEX et l'interopérabilité des systèmes d'information. Réflexion à propos de l'articulation entre les impératifs de sécurité et de liberté, in CHEVALLIER-GOVERS (C.), TINIERE (dir.), *De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen de garde-frontières et de garde-côtes*, éd. Larcier, 2019 p. 99-114.
- **BUZULIER (M.),**
 - Passagers clandestins et transport maritime : état des lieux, *Annuaire de Droit maritime et océanique* n° 24 du 1er jan. 2006, pp. 167-191.
- **BYERS (M.),**
 - Policing the high seas: the proliferation security initiative, *AJIL*, vol. 98, n°3, 2004, p. 535.
- **CAFLISH (L.), GIRERD (P.),**
 - De l'utilité du concept de piraterie, *ADMO* 2004, T. XXII, pp. 77-105.
 - Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation, *RGDIP* 1980, pp. 68-119.
- **CALZADA (Ch.),**
 - Regard statistique sur la piraterie maritime contemporaine. Références, 2021, pp.180.
- **CARREAU (D.),**
 - Droit de la mer et droit international du commerce, *in* *La mer et son droit : Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC*, A. Pédone, 2003, pp. 119-125.
- **CABALLERO (F.), BISIQU (Y.),**
 - Le droit de la drogue, *Précis Dalloz*, 2000, p. 7.
- **CARBONNIER (J.)**
 - Effectivité et ineffectivité de la règle de droit, *l'année sociologique* (1940/1948), troisième série, vol. 9, pp. 3-17, presses universitaires de France, en ligne, consulté en juillet 2024 <https://www.jstor.org/stable/27885502>

- Sociologie juridique : Effectivité et ineffectivité de la règle de droit, précité ; ID, Flexible droit. Pour une sociologie du droit sans rigueur, 9e éd., LGDJ, Lextenso éditions, Paris 1998, p. 133.
- **CARTON (L.),**
 - La politique commune sur la sécurité maritime, Petites affiches, 12 avril 1995, p. 2.
 - Normes relatives à la sécurité, la pollution, les conditions de vie et de travail à bord des navires, Petites affiches, 13 décembre 1995 p. 19.
- **CARTOU (L.),**
 - La politique commune sur la sécurité maritime, Les petites affiches n° 44, avr. 1995, p. 26.
- **CASSIA (P.), SAULNIER-CASSIA (E.),**
 - La primauté du droit de l'Union européenne dans le traité "modificatif" : ce qui change, Europe, déc. 2007, n°12, pp. 11 -13.
- **CATALA (N.),**
 - L'émergence d'un contrôle politique du principe de subsidiarité, mélange JOUFFRET-SPINOSI Camille, Dalloz n°1, 9 jan. 2013, pp. 239-245.
- **CAZALA (J.),**
 - Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelles d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes, AFDI 2008, pp. 411-427.
- **CHABOUREAU (E.),**
 - Lutte contre la piraterie maritime dans l'océan Indien et instruments financiers de l'Union européenne de la coopération au développement, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 137-142.
 - Les accords conclus par l'Union européenne avec des États tiers en matière de lutte contre la piraterie, *in* CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, éd. À Pedone, 2015, pp. 149-161.
- **CHALINE (O.), LLINARES (S.),**
 - Le navire à la mer, Revue d'histoire maritime n° 25, Sorbonne Université Presses, 2018, 316 p.

- **CHARLES LE BIHAN (D.), CUDENNEC (A.),**
 - La politique commune de la pêche, in La politique agricole commune et la politique commune de la pêche, Bruxelles, éd. EUB, 2011, 687 p, préc. pp. 499 à 646.
- **CHARPENEL (Y.),**
 - Analyse prospective des dernières jurisprudences relatives à la sécurité des mers, DMF n°726, N.S. Sécurité des mers, 2011, p. 556.
- **CHASSIN (C. – A.),**
 - La crise des migrants : l'Europe à la croisée des chemins, Europe n° 3 du 1^{er} mars 2016, dossier n° 3, pp. 15-32.
 - L'échange de données dans le domaine de l'asile, in CHEVALLIER-GOVERS (C.) (dir.), L'échange des données dans l'Espace de liberté, de sécurité et de justice de l'Union européenne, Paris, Mare & Martin, 2017, pp. 113-133.
- **CHASSOT (E.), GUILLOTREAU (P.), KAPLAN (D.), VALLEE (T.),**
 - *The Tuna Fishery and Piracy*, in PROUTIERE-MAULION (G.), NORCHI (C.), (Dir.), *Piracy in comparative perspective. Problems, Strategies, Law.*, Paris-Londres, Pedone-Hart, 2012, pp. 51-72.
- **CHALTIEL (F.),**
 - Le système décisionnel de l'UE, 3ème éd., 2017, la documentation française
- **CHAUMETTE (P.),**
 - Navire en détresse – Lieux de refuge, Neptunus, e. revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 22, févr. 2016, [en ligne], consulté le 12 sept 2022, www.cdmo.univ-nantes.fr.
 - Piraterie et proposition d'Amendements 2017 de la convention MLC 2006 de l'OIT" e. revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 23, févr. Cyber sécurité dans le domaine maritime" févr. 2017, [en ligne], consulté le 12 sept 2022, <http://humansea.hypothese.org/771>.
 - Piraterie en méditerranée et action médiatique ? les dérives du navire C-Star, août 2017, [en ligne], consulté le 12 sept 2022, <http://humansea.hypothese.org/878>.

- Surveillance des frontières maritimes extérieures et compétences des institutions de l'UE, *Neptunus* n° 19-2 du 1^{er} mai 2013, pp. 1-6.
- Détournement de la convention SAR ? Sauvetage en mer, code italien de déontologie des ONG et garde-côtes libyens, août 2017, [en ligne], consulté le 12 sept 2022.

<http://humansea.hypothese.org/771>.

- Construction du droit maritime de l'Union européenne, in : Beurier (J. – P.) (Dir.), *Droits maritimes*. 3^{ème} éd. Editons Dalloz, Paris, 2014, p. 242.
- Overview, in CHAUMETTE (P.), *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, 2015, éd. Gomylex, 2016, p. 16.

➤ **CHAUMONT (Ch.),**

- Cours général de droit international public, *RCADI*, 1970-I, t. 129, p. 359.

➤ **CHATELET (P.),**

- La mise à l'épreuve de l'UE par le terrorisme, *Revue de l'Union européenne*, 2016, pp. 357 et s.

➤ **CHEVALIER (E.),**

- La cohérence, un alibi de création des agences ?, *in* *Le droit, les institutions politiques de l'Union européenne face à l'impératif de cohérence* (dir. Valérie MICHEL), Presse universitaire de Strasbourg 2009, pp. 131-145.

➤ **CHEVALLIER-GOVERS (C.),**

- La mission EUCAP NESTOR de l'Union européenne et sa contribution à la lutte contre la piraterie maritime, *in* *l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 75-90.

➤ **CHIRON (P.),**

- Les politiques migratoires européennes, à la frontière du droit, Paris, IRIS, Observatoire des Questions Humanitaires, juin 2017, p. 5, [en ligne] consulté en octobre 2022,

<https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/07/Obs-huma-Chiron-Politiques-migratoires.pdf>

- **CHITI (E.),**
 - Les agences, l'administration indirecte et la coadministration, *in* AUBY (J. – B.), DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.) (Dir), Droit administratif européen, éd ? Bruylant, 2008, 1134 p., pp. 267-281.
- **CHRISTENSEN (B. G.),**
 - L'utilisation de SafeSeaNet pour améliorer l'efficacité de la navigation maritime, *Revue Maritime Policy & Management*, vol. 36, num. 6, 2009, pp. 547-561.
- **CIOCCA (C.),**
 - Le collège européen de sécurité et de défense (CESD) et des initiatives en matière de formation sur la lutte contre la piraterie maritime, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 91-98.
- **COMTE (F.),**
 - Agences européennes : Relance d'une réflexion interinstitutionnelle européenne, *Revue du Droit de l'UE*, 2008, Issue 3, pp. 461-506.
- **CONFAVREUX (R.),**
 - Sécurité maritime : les actions respectives de l'OMI, de l'Union européenne et de l'OCDE ou comment concilier sécurité et concurrence, *Espaces et ressources maritimes*, n° 12, 1998, p. 93-115.
- **COGNE (G.),**
 - La piraterie maritime dans le golfe de Guinée « n'a pas disparu », alerte un rapport pour la Commission, Mer et Marine du 5 janv. 2023, [en ligne], Consulté en janv. 2024.
<https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/la-piraterie-dans-le-golfe-de-guinee-n-a-pas-disparu-alerte-un-rapport-pour-la>
- **CORGALATI (S.),**
 - Les politiques migratoires extérieures de l'UE à l'épreuve des droits de l'Homme, *Journal de droit européen, ex-Journal des tribunaux de droit européen* (Larcier) n° 229 du 15 mai 2016, pp. 175-181.
- **CORNAERT (M. – H.),**
 - Mieux connaître notre environnement pour mieux le gérer – Du programme CORINE à l'Agence européenne pour l'environnement, *RMCUE* n° 352, nov. 1991, p. 774.

- **COURSIER (M. H.),**
 - L'évolution du droit international humanitaire, RCADI, vol. 99, 1960, pp. 439-440.
- **COUTRON (L.),**
 - L'infinitude de la procédure en manquement : le recours en manquement au secours du recours en manquement sur manquement, Chronique Droit du contentieux de l'Union européenne, RTDE, 2014, p. 905.
- **CURTIN (D. M.), POUW (J.F.M.),**
 - La coopération internationale dans le domaine de la justice et des affaires intérieures au sein de l'UE, Revue du marché unique n° 3 de 1995, pp. 13-34.
- **CUDENNEC (A.),**
 - Terrorisme et piraterie maritimes : l'UE affirme son statut d'acteur maritime international, RMCUE 2009, n°532.599.
 - Le processus européen de planification de l'espace maritime, in Meio ambiente Marinho e Direito, éd. JuruaEditoria, Brésil 2015, 390 p., préc. pp. 209-221.
 - Le cadre européen de la planification de l'espace maritime, in L'aménagement du territoire maritime dans le contexte de la politique maritime intégrée, éd. Pedone 2015, 421p., pp. 89-104.
 - L'ordre public et la mer, Propos introductifs, in L'ordre public et la mer, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedone, 2012, pp. 5-10, spéc. p. 5.
 - Chronique de jurisprudence 2012 de la Cour de justice de l'Union européenne (2e partie) », Revue de droit rural, 2013, n°418, p. 4.
 - Chronique de jurisprudence 2012 de la Cour de justice de l'Union européenne (1re partie) », Revue de droit rural, 2013, n°3.
- **CUDENNEC (A.), GUEGEN-HALLOUËT (G.),**
 - Les fondements juridiques d'une politique maritime européenne, in L'Union européenne et la mer, éd. Pedone, 2007, pp. 21-35.
- **CUDENNEC (A.) (Dir),**
 - Chronique maritime », Revue de l'Union européenne, 2023, n°671, p. 505.

- Chronique maritime », Revue de l'Union européenne, 2022, n°659, p. 358.
- Chronique maritime », Revue de l'Union européenne, 2021, n°649, p. 371.
- Chronique maritime », Revue de l'Union européenne, 2020, n°638, p. 308.
- Chronique maritime n°633 », Revue de l'Union européenne, 2019, n°633, p. 645.
- Chronique maritime n°628 », Revue de l'Union européenne, 2019, n°628, p. 300.
- Chronique maritime n°625 », Revue de l'Union européenne, 2019, n°625, p. 120.
- Chronique maritime », Revue de l'Union européenne, 2019, n°625.
- Chronique maritime - 1er juillet – 31 décembre 2018 », Revue de l'Union européenne, 2019.
- Chronique maritime n°612 », Revue de l'Union européenne, 2017, n°612, p. 570.
- Chronique maritime n°608 », Revue de l'Union européenne, 2017, n°608, p. 307.
- Chronique maritime n°603 », Revue de l'Union européenne, 2016, n°603, p. 618.
- Chronique maritime n°598 », Revue de l'Union européenne, 2016, n°598, p. 308.
- Chronique maritime n°592 », Revue de l'Union européenne, 2015, n°592, p. 577.
- Chronique maritime n°588 », Revue de l'Union européenne, 2015, n°588, p. 307.
- Chronique maritime n°582 », Revue de l'Union européenne, 2014, n°582, p. 576.
- Chronique maritime », Revue de l'Union européenne, 2014, n°578, p. 305 .
- Chronique maritime n°572 », Revue de l'Union européenne, 2013, n°572, p. 558 .

- Chronique maritime n°568 », Revue de l'Union européenne, 2013, n°568, p. 297.
- Chronique maritime n°558 », Revue de l'Union européenne, 2012, n°558, p. 336 .
- **DABIN (J.),**
 - Autonomie de la volonté et loi impératives, ordre public et bonnes mœurs, sanctions de la dérogation aux lois, en droit interne, *in* Annales de droit et sciences politiques Louvain-la-Neuve : Université catholique, 1940, pp. 190 et s.
- **DAGET (S.),**
 - L'abolition de la traite des Noirs en France de 1814 à 1831 », Cahiers d'études africaines. vol. 11, N°41, 1971, p.29.
- **DAGONE (J. – P.),**
 - Sécurité maritime : état des lieux et dernières avancées de réglementation européenne, Petites affiches n° 238, 29 nov. 2000, pp. 4-12.
- **DAILLIER (P.),**
 - L'Union européenne peut-elle avoir une stratégie maritime ?, in La mer et son droit, mélanges offert à Laurent LUCCHINI et à Jean Pierre QUENENDEC, Pedone, Paris 2003, pp. 177-204.
- **DAUDIN (G.), CACHEUX (J.),**
 - Les politiques communes de l'Union européenne, *Repères*, avril 2016, pp. 36- 47.
- **DECAUX (E.),**
 - Les formes contemporaines de l'esclavage, RCADI, vol. 336, 2009, pp. 42-43.
- **DECOLLAND (J.), MONTAS (A.),**
 - Navigation maritime, Rép. Pén., Dalloz, février 2014.
- **DEHOUSSE (R.)**
 - La méthode communautaire, in DEHOUSSE (R.) (Dir.), Politiques européennes. Presses de Sciences Po, Paris, 2009, p.15
- **DELFOUR-SAMARA (O.),**
 - Que recouvre le territoire maritime des États membres au sens du droit de l'UE, DMF n° 782n 1^{er} juill. 2016, pp. 662-671.

- La sûreté maritime, Neptunus n° 11-1 du 1^{er} jan. 2005, pp. 1-8.
- **DELEBECQUE (Ph.),**
 - Identification du transporteur et de l'armateur dans l'affrètement à temps, RTD com, 2001, p. 672.
 - La pollution marine, in Les responsabilités environnementales dans l'espace européen, point de vue franco-belge, LGDJ, 2005, p. 143.
- **DEPREDURAND (J. – P.),**
 - L'Union européenne et la mer, ou les limbes d'une puissance maritime, Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), L'Harmattan, 2011, 151 p.
- **DERO – BUGNY (D.),**
 - Cour de justice et tribunal de l'Union européenne, Grande chambre, 5 sep. 2012, Parlement européen contre Conseil de l'UE, affaire n° C-355/10, Journal de droit international (Clunet) n° 2013-2 du 1^{er} avr. 2013, pp. 573-575.
 - Agences européennes, Jurisclasseur Europe Traité, Lexis360 2010, fasc. 245.
- **De RUITER (W.),**
 - L'agence européenne de sécurité maritime (AESM) : l'aiguillon qui s'ajoute à l'arsenal européen, La Revue maritime n° 468, 2004, pp. 80- 85.
- **DELVOLVE (P.),**
 - Sécurité et sûreté, RFDA 2011, p. 1085.
- **DEN HEIJER (M.),**
 - Reflections on 'Refoulement' and Collective Expulsion in the 'Hirsi' Case , I.J.R.L., 2013, pp. 265-290.
- **DERO-BUGNY (D.),**
 - Agences européennes, JurisClasseur Europe Traité, Fasc. 245, Lexis360 (ex LexisNexis), 2010.
- **DIPLA (H.),**
 - Les pouvoirs de contrôle de l'État du port dans la convention des nations unies sur le droit de la mer et la réglementation élaborée au sein de l'Union européenne, in Droit internationale de la mer et droit de l'Union européenne – Cohabitation, Confrontation, Coopération ?, Colloque

international organisé par l'institut du droit économique de la mer (INDEMER), 17-18 octobre 2013, Pedone, 2014, pp. 228-249.

➤ **DIVISION FOR OCEAN AFFAIRES AND THE LAW OF SEA**

- Information d'ordre juridique concernant la convention des nations unies sur le droit de la mer, Bulletin de droit de la mer – Law of the sea bulletin n°7, 1^{er} avr. 1987, pp. 10-131.

➤ **DOMESTICI-MET (M. – J.),**

- Du jus cogens aux normes intransgressibles. Quelques réflexions sur les techniques et disciplines juridiques impliquées dans le développement d'un ordre public international. In Mél. Louis Dubouis, Dalloz, 2002, pp. 661-710.

➤ **DORMOY (D.),**

- Organisations internationales, Répertoire de droit européen, 2012.

➤ **DRAGO (G.),**

- Avant-propos, in Cour de cassation, Rapport annuel 2013 : L'ordre public, La documentation française, 2014, pp. 91-96, spéc. p. 92.

➤ **DUCHESNE (T.),**

- La fonction de garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences de l'ordre public en mer, in L'ordre public et la mer, CUDENNEC (A.) (Dir.), Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 21-30.

➤ **DURVIAUX (A. L.),**

- Les recours en droit interne et le recours en manquement, RTDE, 2011, p. 447.

➤ **DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.),**

- Quelques réflexions à propos du livre blanc de la commission, gouvernance européenne RMCUE n° 454, janvier 2012, pp. 10-15.

➤ **EUDELINES (H.),**

- Terrorisme maritime et piraterie aujourd'hui, les risques d'une collusion contre nature, EchoGéo n° 10, 2009 [En ligne], mis en ligne le 15 septembre 2021, consulté le 16 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11405> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.11405>

- **ESPALIÚ BERDUD (C.),**
 - La prohibition de l'esclavage en droit international comme norme de jus cogens », RBDI, vol. 47, n°1, 2014, p. 260.
- **ESPINOSA NAVAS (F.),**
 - Le système intégré de surveillance maritime, La Revue maritime n° 465 de juin 2003, pp. 128-133.
- **FALL (A.),**
 - Le contrôle par l'État du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin, DMF n° 601 1^{er} févr. 2000, pp. 99-105.
- **FAVIERE (F.),**
 - La coordination opérationnelle entre les opérations PSDC et les agences ELSJ en matière migratoire, Revel 26 juin 2020 [En ligne], consulté le 12 sept. 2022.
<http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=2188>
- **FAVILLI (Ch.),**
 - La gestion difficile des flux migratoires pour les États situés à la frontière maritime extérieure de l'UE, Annuaire français de droit international, vol. 59, 2013, pp. 257-278, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022
<https://doi.org/10.3406/afdi.2013.4819>
https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_2013_num_59_1_4819
- **FAYE (F.),**
 - Une stratégie navale pour XXI^e siècle. La maîtrise de l'information sur mer, La Revue Maritime, 2005, n° 471.
- **FAY (F. M.),**
 - La nationalité des navires en temps de paix, Revue générale de droit internationale public, 1973, pp. 1000-1078.
- **FAYE (F.), CONSEIL (F.),**
 - L'information maritime au service de la sécurité intérieure de l'Europe, in Actes des XXIII^{ème} journées nationales de la Mer : L'Europe de la sécurité et de la sûreté maritimes, Institut français de la Mer, Paris, mars 2006.
 - La maîtrise de l'information maritime, nouveau paradigme de l'action des États en mer, La Revue maritime n° 468 de mai 2004, pp. 74-79.

- **FEDI (L.),**
 - La surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO2 du transport maritime, DMF n° 787 du 1^{er} jan. 2007, pp. 7-19.
- **FILLON (J. – L.),**
 - L'emploi de gardes privés à bord des navires marchands battant pavillon français, *in* CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), *l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, , éd. À Pedone, 2015, pp. 277-292.
- **FISCHER (N.), HAMIDI (C.),**
 - Le contrôle répressif de l'immigration, *in* FISCHER (N.), *Les politiques migratoires*, Paris, éd. La Découverte, Repères, 2016, p. 65-83, [en ligne], consulté le 12 septembre 2022
<https://www.cairn.info/--9782707167217-page-65.htm>
- **FLEURIOT (C.),**
 - Bruxelles veut renforcer la surveillance des frontières extérieures de l'espace Schengen, *Dalloz actualité*, 13 déc. 2011.
- **FORTEAU (M.),**
 - L'ordre public transnational ou réellement international. L'ordre public international face à l'enchevêtrement croissant du droit international privé et du droit international public, *Journal de droit international (Clunet)*, 2011, doct. 1, p. 3, spéc. n° 10, p. 7.
- **FOUCHARD (I.),**
 - De l'utilité de la distinction entre les crimes supranationaux et transnationaux : traduire les processus d'incrimination complexes alliant droit international et droits pénaux internes », *RIEJ*, 2013, pp. 54-76.
- **FOYER (J.),**
 - Remarques sur L'évolution de l'exception d'ordre public depuis la thèse de Paul LAGARDE, *in* *Droit international privé, esprit et méthode. Mélanges en l'honneur de Paul LAGARDE*, Dalloz, Paris, 2005, p. 285 et s.
- **FRECON (E.),**
 - Géopolitique du système pirate : tendances et géométries variables, *in* *l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. A Pedone, 2015, pp. 11-19.

- La piraterie Est-Asiatique, nouveau front pionnier des européens, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 37-48.
- **FUSEAU (J.),**
 - Le traité de Lisbonne, reflet de l'emprise des États membres sur l'UE, in Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne, BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 125 – 163.
- **GAILLARD (E.),**
 - Les conséquences des représentations de l'arbitrage, RCADI 2008, vol. 329, p. 121, spéc. p. 179, n° 118.
- **GARCIA (T.),**
 - La prise en compte des entreprises militaires et de sécurité privée (EMSP) par l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie maritime, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 293- 300.
- **GAUDIN (H.),**
 - L'exercice commun des compétences comme fondement d'un ordre constitutionnel commun, *in* Le commun dans l'Union européenne (Dir. Pierre – Yves MONJAL & Eleftheria NEFRAMI), éd. Bruylant, Bruxelles 2009, pp. 203-218.
- **GAUDIN (V.), ROUX (E.),**
 - Coopération policière internationale, piliers de l'UE, diverses agences et processus décisionnels, Répertoire de droit pénal et de procédure pénale, Dalloz, oct. 2010, actualisé en juillet 2021.
- **GAURIER (D.),**
 - Et voici que revient le pirate que l'on croyait à jamais disparu ! », ADMO, T. XXXVI, 2018, pp. 280-282.
- **GAUTIER (M.),**
 - Quelles sanctions pénales pour les pollueurs des mers ?, *in* L'Europe des transports, GRARD (L.) (Dir.), La documentation française, 2005, p. 767.

➤ **GAUTIER (Y.),**

- Rapport introductif, *in* GREVE (C.) (Dir.), La Convention Europol, L'émergence d'une police européenne?, Presses Universitaires de Strasbourg, 2000, pp. 9-21.
- La genèse d'Europol, aspects juridiques, *in* LECLERC (M.) (Dir.), La criminalité organisée, éd. La documentation française, 1996, pp 241- 260.
- La coopération policière : les perspectives ouvertes par le traité sur l'Union européenne du 7 févr. 1992, Europe, avr. 1993, pp. 1-5.

➤ **GERY (Y.),**

- Agences européennes : les « délocalisées » de l'Union, 7 jours Europe n° 177, 20 février 1995, p. 4.

➤ **GESLOT (C.),**

- L'exercice en commun des compétences du point de vue de l'État, *in* Le commun dans l'Union européenne (Dir. Pierre – Yves MONJAL & Eleftheria NEFRAMI), éd. Bruylant, Bruxelles 2009, pp. 121-151.

➤ **GHESTIN (J.),**

- L'ordre public, notion à contenu variable en droit privé français, *in* Les notions à contenu variable en droit, Études publiées par PERELMAN (Ch.) et VANDER ELST (R.), Bruylant, Bruxelles, 1984, pp. 77 et s.

➤ **GIRAUD (E.),**

- Le droit international public, RCADI, 1963-III, t. 110, pp. 431-432.

➤ **GLASMACHER (D.),**

- La force obligatoire de la Charte européenne des droits fondamentaux avant et après le Traité de Lisbonne, *in* BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne, éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 275-279.

➤ **GLUME (G.),**

- L'UE et la non-choix stratégique, *in* LIEGEOIS (M.), BALZACQ (Th.), La sécurité internationale après Lisbonne – Nouvelles pratiques dans l'UE, éd. Presses universitaires de Louvain, 2013, p. 51.

- **GONIDEC (p. – F.),**
 - Dialectique du droit international et de la politique internationale, *in* Mélanges Chaumont, Paris, Pedone, 1984, p. 322.
- **GORECK (D.), NKOGHE (Is.), CHASSELOU DE CHATILLON (V.),**
 - L'Union européenne et la mer, DMF n°677, 1^{er} jan. 2007, pp. 59-78.
- **GOUHIN (A. – P.),**
 - Sûreté maritime, entre régionalisme et universalisme, RGDIP 2007, 1, Chroniques des faits internationaux, pp. 167-175.
- **GOY (R.),**
 - Le régime international des migrants illicites par voie de mer, Annuaire du Droit de la mer, 2002, pp. 249 et s.
- **GRAND (C.),**
 - Piraterie : efforts combinés de l'ONU et de l'Union européenne en Somalie, Rev. Drt. Transp. n° 11, 11 oct. 2008, pp. 31- 34.
- **GRANGE (N.),**
 - Sécurité maritime – le choix des routes existe- t -il encore ?, Bulletin des transports et de la logistique n° 3317 mai 2010, pp. 1-3.
- **GRARD (L.),**
 - Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne, Revue de Droit des transports 2009. Étude 13.
 - Piraterie : la force navale européenne et les eaux territoriales somaliennes, Revue de droit des transports n° 3 du 1^{er} mars 2009, pp. 32-32.
 - Droit maritime : relation entre la communauté européenne et ses États membres dans l'organisation maritime internationale, Rev. Drt. Transp. n° 6 du 1^{er} juin 2009, pp. 34-35.
 - Piraterie, effort combiné de l'ONU et de l'UE en Somalie, Rev. Drt. Transp. N° 11 du 1^{er} Nov. 2008, pp. 31-34.
 - Réforme de l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) : compétences nouvelles et subsidiaires dans leur mise en œuvre, RTDE n°1, 1^{er} jan. 2014, pp. 218-219.
 - Sécurité maritime : mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de

l'environnement, Revue de Droit des Transports n° 4, novembre 2011, comm. 67.

- Sécurité et transport dans l'UE : le recours aux agences de régulation, Europe n°10, 1^{er} oct. 2003, pp. 4-7.
- Nouvelles régulation et nouveaux régulateurs dans le secteur des transports en Europe, Revue du marché commun de l'UE n° 441, 1^{er} avr. 2001, pp. 258-266.
- Droit européen des transports, Revue de droit des transports n° 1, Janv. 2012, Chron. n° 1.

➤ **GROS-VERHEYDE (N.),**

- L'opération de contrôle d'embargo sur les armes au large de la Libye EUNAVFOR Med IRINI, Club Bruxelles n° 81, 8 avr. 2020, [en ligne] consulté le 12 septembre 2022

<https://club.bruxelles2.eu/2020/04/n81-lesprincipales-etapes-de-loperation-eunavfor-med-irini/>

➤ **GUIGENO (V.),**

- Au service des phares. La signalisation maritime en France, XIXe-XXe siècle, Presses Universitaires de Rennes, 2001, pp. 131-168.

➤ **GUILLAUME (J.),**

- Ordre public international. – Notion d'ordre public international, Jurisclasseur Fasc. 40, Lexis 360, 2 mai 2018, p. 1.

➤ **GUILLOT (Ph. Ch. – A.),**

- Agences et opérations navales de l'UE, dans la sécurisation de l'afflux migratoire en Méditerranée, in MEHDI (R.), L'agenciarisation de la politique d'immigration et d'asile face aux enjeux de la crise des réfugiés en Méditerranée, éd. DICE Editions, Aix-en-Provence, 2020, 154 p., pp. 63-75.

➤ **GUILLOUD-COLLIAT (L.),**

- La nouvelle nomenclature des actes dans le Traité de Lisbonne, Revue interdisciplinaire d'études juridiques, 2011, n°66, p. 85.

➤ **GUIRAUDON (V.),**

- Les effets de l'eupéanisation des politiques l'immigration et d'asile, Politique européenne, n°31, vol. 2, 2010, pp. 7-32.

- **GUIZOU (F.), FONTRIER (F.),**
 - Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développement, *Revue d'histoire maritime* n° 17, 2013, pp. 215-232, préc. p. 227.
- **HALBERSTAM (M.),**
 - *Terrorism on the high sea*, *AJIL* 1988, pp. 269-310.
- **HAMONIC (A.),**
 - Opération de gestion de crise de l'UE : Création d'une nouvelle mission militaire et adoption de plusieurs mandats : Note sous la décision (PESC) 2016/610 du conseil du 19 avr. 2016 relative à une mission militaire de formation PSDC de l'UE en République Centrafricaine (EUTM RCA), *Journal officiel de l'UE* n° 104 du 20 avr. 2016, *RTDE* n° 3 du 1^{er} juillet 2016, pp. 625-627.
 - Opération de gestion de crise : Confirmation de la relance en Afrique et développement de la PSDC, *RTDE* n° 1 du 1^{er} jan. 2013, pp. 128-129.
 - Poursuite des propositions et expérimentations concernant les opérations de crise de l'Union, *RTDE* n° 3 du 1^{er} oct. 2018, pp. 643-646.
 - Opération renommée, transformée et autorisée ... mais toujours limitée, *RTDE* n° 1 du 1^{er} jan. 2016, pp. 131-133.
 - Opération de gestion de crise : des évolutions contrastées, *Revue Trimestrielle de Droit Européen*, 2019, p 744.
 - EUNAVFORMED Opération Sophia : opération renommée, transformée et autorisée, mais toujours limitée, *Revue trimestrielle de droit européen*, 2016, p. 131.
- **HAVY (V.),**
 - La politique de l'UE en matière de stupéfiants, Thèse de doctorat, Université de Paris X Nanterre, 2006, p. 20.
- **HATTENDORF (S.),**
 - La double protection des droits de l'Homme en Europe, in BERRAMDANE (A.), CREMER (W.), PUTTLER (A.), ROSSETTO (J.) (Dir.), *Quel avenir pour l'intégration européenne ? Regard croisé franco-allemand sur le Traité de Lisbonne*, éd. Presses Universitaire François – Rabelais, 2010, pp. 281-289.

- **HERRAN (Th.),**
 - Le trafic maritime de stupéfiants, in GRARD (L.), La mer, Droit de l'UE et Droit international, Pedone, 2018, pp. 235-244, préc. p. 235.
- **HIRSCH (P.), GÜNTHER (C.),**
 - Contamination of the marine environment by ships: Theoretical and applied aspects, Springer Science & Business Media, 2010.
- **International Maritime Organization (IMO).**
 - Pollution prevention and response: The role of the International Maritime Organization. (2018).
- **JACQUE (Ph.),**
 - Dans un second « Livre noir des refoulements », des ONG alertent sur les violences contre les migrants aux frontières de l'UE, Journal Le Monde, 8 déc. 2022, [en ligne], consulté en févr. 2024.
https://www.lemonde.fr/international/article/2022/12/08/dans-un-second-livre-noir-des-refoulements-des-ong-alertent-sur-les-violences-contre-les-migrants-aux-frontieres-de-l-ue_6153432_3210.html
- **JARMACHE (E.),**
 - Fondements juridiques de l'action de l'Union européenne et application spatiale, in Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : Cohabitation, Confrontation, Coopération, éd. À Pedone, 2014, pp. 17- 24.
- **JEANNEL (R.),**
 - Les procédés de délimitation de la frontière maritime, in SFDI Colloque de Poitiers, 1979, La frontière, éd. Pedone, Paris 1980, pp. 34-39.
- **JESUS (J. L.),**
 - Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects, IJMCL, vol. 18, n°3, 2003, pp. 389-390.
- **JORGENSEN (N. C.),**
 - L'impact de SafeSeaNet sur la sécurité maritime: une étude de cas, Accident Analysis & Prevention, vol. 111, 2017, pp. 44-53.
- **JUSTE-RUIZ (J.),**
 - La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer. Revue Juridique de l'environnement n° 1, 1^{er} jan. 2014, pp. 23-43.

- **KÄLLQVIST (T.), ERIKSSON (C.),**
 - The impact of shipping on the marine environment, *Journal of Shipping and Trade*, 1(1), 2003, pp. 1-6.
- **KARAGIANNIS (S.),**
 - La sécurité maritime et l'Union européenne. L'exemple de la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, *in* AUVRET – FINCK (J.), *L'Union européenne et la lutte contre le terrorisme, État, enjeux et perspectives*, éd. Larcier, 2010, p. 217.
- **KARYDIS (G.),**
 - L'ordre public dans l'ordre juridique communautaire, un concept à géométrie variable, *RTDE* 2002, pp. 1 et s.
- **KAUFMANN (S. G.),**
 - L'océan Arctique et la coopération intergouvernementale non contraignante, *Revue Juridique de l'environnement* n° 4 de 2010, pp. 627-641.
- **KERREST (A.),**
 - La responsabilité des États du pavillon, *in* CUDENNEC (A.) DE CET BERTIN (C.), *Mer et responsabilité*, éd. Pedone, 2009, p. 29.
- **KISS (A. – C.), SICAUT (J. – D.),**
 - La conférence des Nations unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972) *AFDI*, vol. 18, 19712, pp. 603 – 628.
- **KITMUN (D.),**
 - Le Maroc gère les flux des indésirables, *Plein droit* 2011/1, n°88, p. 29.
- **KLEIN (N.), MOSSOP (J.), ROTHWELL (D. R.),**
 - « Australia, New Zealand and maritime security », *in* N. KLEIN, J. MOSSOP & D. R. ROTHWELL, *Maritime security: international law and policy perspectives from Australia and New Zealand*, Colloque de Wellington, 2007 et Colloque de Canberra, 2008, éd. Routledge, 2009, p. 10.
- **KOZUBORSKAYA-PELLE (A.),**
 - 3ème Colloques international sur la sûreté maritime et portuaire, *DMF* n°709, 1er déc. 2009, pp. 999-1004.

- **KRASKA (J.),**
 - Ship and port facility security, in ATTARD (D.), FITZMAURICE (M.), MARTINEZ (N.), HAMZA (R.), The IMLI manual on international law, vol. III: marine environmental law and maritime security law, éd. OUP, 2016, p. 443.
- **KOWALSKI (J. M.),**
 - Du héros épique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate », in BATTESTI (M.), La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État, Colloque de La Rochelle, 2012, éd. Presse de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p. 25-30.
- **KURCZ (M.),**
 - La répartition des compétences au sein de l'Union européenne, Revue de droit de l'UE, n°3, 1^{er} juill. 2005, pp. 75-608.
- **LACHAUME (J. – F.),**
 - Les espaces maritimes vus à travers quelques décisions des juges constitutionnels et administratifs, in la mer et son droit, mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, éd. Pedone, Paris 2003, pp. 375-387.
 - Préface, in Les moyens d'ordre public dans la procédure administrative contentieuse, PUF, 1980 ; CORNU (G.), Vocabulaire juridique, Association Henri Capitant, coll. Quadrige, PUF, 2001, p. 714.
- **LAFARGE (F.),**
 - L'accès des services répressifs des États membres et d'EUROPOL à EURODAC, in BERROD (F.), Europe(s), Droit(s) européen(s). Une passion d'universitaire. Liber Amicorum en l'honneur du professeur Vlad CONSTANTINESCO, Bruxelles, Bruylant, 2015, pp. 327-341.
- **LALIVE (P.),**
 - Ordre public transnational (ou réellement international) et arbitrage international, Rev. arb. 1986, pp. 329 et s.
- **LALY-CHEVALIER (C.)**
 - Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises, Annuaire français de droit international, volume 50, 2004. pp. 581-606, p. 581.

- **LAMMERS (J. G.),**
 - *International responsibility and liability for damage caused by environmental interferences – New development, Environmental policy and law*, 37/2-3, 2007, pp. 103-116.
- **LAMOUREUX (F.),**
 - Politique européenne de transport, bilan et perspectives, Les petites affiches n° 22, janv. 2003, pp. 16-25.
- **LANFRANCHI (M. – P.),**
 - La valeur juridique en France des résolutions du Conseil de sécurité, AFDI n° 43, 1997, pp. 31-57.
 - Actualité de la gouvernance internationale de la mer Méditerranée, Pedone, 2021, 205 p.
- **LARSEN (J. A.),**
 - Evaluation de la performance de SafeSeaNet en tant que système de gestion de la navigation maritime, Shipping and Trade, vol. 3, num. 1, 2018, pp. 1-18.
- **LASCOUMES (P.),**
 - « Effectivité », in André Jean ARNAUD (dir.), Dictionnaire encyclopédique de théorie et de sociologie du droit, LGDJ, Lextenso éditions, Paris 1993, p. 217.
- **LASSERRE (V.),**
 - Le risque, Recueil Dalloz Sirey n°24, 16 juin 2011, pp. 1632-1637.
- **LATOUR (X.),**
 - Les forces de sécurité françaises et la lutte contre l'immigration clandestine, Revue Critique de Droit International Privé, 2016, pp. 637 et s.
- **LAURENT (S.),**
 - Les agences communautaires, facteur d'incohérence institutionnelle ? De la nécessité d'un renforcement du contrôle parlementaire des agences *in* Le droit des institutions et les politiques de l'Union européenne face à l'impératif de cohérence (dir. Valérie MICHEL), Presses universitaires de Strasbourg, 2009, pp. 107-130.

- **LAUTERPACHT (E.), BETHLEHEM (D.),**
 - *The scope and content of the principle of non-refoulement*, in FELLERN (E.), TÜRK (V.), NICHOLSON (F.) (dir.), *Refugee protection in International Law*, Cambridge, 2003, pp. 140 et ss., [en ligne], consulté le 12 sept. 2022 www.refworld.org
- **LAVAL (P. – F.),**
 - L'instrumentalisation de l'État tiers : vers un dévoiement de la coopération européenne en matière d'asile, *Revue de l'Union européenne* n° 599, 2016, pp. 281-286.
- **LE BAUT-FERRARESE (B.),**
 - L'intégration des énergies renouvelables en mer dans le droit de l'UE, in CUDENNEC (A.), GUEGUEN – HALLOUET (G.), *L'UE et la mer, 60 ans après les Traités de Rome*, Paris, éd. Pedone, 2019, pp. 129 à 154.
- **LE BIHAN GUENOLE (M.),**
 - Sûreté maritime et terrorisme, *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports* n° 86, 2003, p. 1.
 - Le préfet maritime, représentant de l'État en mer, *DMF* n° 757, 2014, pp. 377-387.
 - Conteneur en mer et action en recouvrement des frais engagés par l'État pour leur réparation, *DMF* n° 726, 2011, pp. 510-517.
- **LEBOEUF (C.),**
 - Collecte et utilisation de l'information en matière de surveillance du domaine maritime : le cas des luttes contre les pollutions marines et l'immigration clandestine', *Rev. Drt. Transp.* Juillet 2011.
 - Menaces et risques de mer. Implications juridiques de la surveillance satellitaire, *ADMO* 2012, t. XXX, pp. 137-151.
 - De l'émergence d'un véritable réseau européen de surveillance maritime, *Revue de droit de l'UE* n°564, 2013, pp. 13-18.
 - Les systèmes de communication, outil de sécurité et de sûreté maritime, *Neptunus* n° 19-2 du 1^{er} juin 2013, pp. 1-15.
- **LE COUVIOUR (V. K.),**
 - Après l'Erika : Réformer d'urgence le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par

hydrocarbure, La semaine Juridique, Édition Générale, n° 12, 19 mars 2008, I-126, pp. 13-19.

- Responsabilités pour pollutions majeures, l'impératif de responsabilisation, JCP 2002 ; I. 189.

➤ **LELARGE (A.),**

- La Somalie entre anarchie et piraterie Journal de droit international (Clunet) n° 2-2010 du 1^{er} mars 2010, pp. 449-474.

➤ **LE MONIER GOUVILLE (A.),**

- Du lien substantiel en Europe, Revue Maritime n° 469, Juill. 2004, pp. 1-2.

➤ **LEROY (Y.),**

- La notion d'effectivité du droit, Droit et société 2011/3, n° 79, pp. 715-732, En ligne, consulté en juillet 2024 <https://www.cairn.info/revue-droit-et-societe1-2011-3-page-715.htm>

➤ **LETOURNEUX (L.),**

- La répartition de responsabilité internationale entre l'UE et ses États membres en cas de pêche illicite, non déclarée ou non réglementée, à la lumière de l'affaire n° 21 du TIDM, *in* MILLET-DEVALLE (A.), Usages et gestion des ressources naturelles, approches de droit internationale et de droit européen, éd. Scientifica, 2020, pp. 79-111.

➤ **LE YONCOURT (T.),**

- L'ordre public dans la loi française de 1884, *in* DUBREUIL (C. – A.), L'ordre public, éd. Cujas, 2013, pp. 41-43.

➤ **LEOST (R.),**

- Infractions relevant du droit de l'environnement, Revue de science criminelle et de droit pénal comparé, 2020, n° 4, pp. 859-884, en ligne, https://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=rsc_1904_0859

➤ **LIBCHABER (R.),**

- L'exception d'ordre public en droit international privé, *in* Ordre public à la fin du XXème siècle (Dir. REVET (Th.)), Dalloz Paris, 1996, pp. 65 et s.

➤ **LILLE (F.),**

- Pourquoi l'Erika a coulé : Les paradis de complaisance, Paris, éd. Esprit frappeur, 2000, 102 p.

- **LOCHAK (D.),**
 - Protéger ou refouler : le droit d'asile à l'épreuve des politiques migratoires, in BOUCHERON (P.), Migrations, Réfugiés et Exil, éd. Odile Jacob, 2017, 408 p., préc. note 3, p. 315.
- **LONDON (C.),**
 - De l'Erika au Prestige, quelles réponses communautaires ?, Droit de l'environnement n°106, 1^{er} mars 2003, pp. 42-48.
- **LUCCHINI (L.),**
 - Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation, in l'Europe et la mer, pêche, navigation et environnement marin, CASADO RAIGON (R.) (Dir.), Bruylant, pp. 205-214.
- **MABILLE (F.),**
 - Politique extérieure de l'UE et prévention des conflits, in LIEGEOIS (M.), BALZACQ (Th), La sécurité internationale après Lisbonne – Nouvelles pratiques dans l'UE, éd. Presses Universitaires de Louvain, 2013, 186 p., préc. p. 31.
- **MAHINGA (J. – G.),**
 - L'affaire du Ponant, Revue de droit des Transports, 2008, étude 9.
- **MARTIN (J. – Ch.),**
 - L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, in Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : Cohabitation, Confrontation, Coopération, éd. À Pedone, 2014, pp. 147-169.
 - La répression des actes de piraterie maritime : développements récents en matière de poursuite et de détention des pirates somaliens, AFDI n° 56, 2010, pp. 497-527.
 - Les opérations dites de « push back » de migrants en mer : analyse juridique d'une pratique dénoncée. *Annuaire français de droit international*, 2022, 2021 (68), pp.575-596.
 - L'Union européenne et la lutte contre le terrorisme. *Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, 2015, 2, pp. 339-346.
 - Les interventions en mer de Frontex, in CHEVALLIER-GOVERS (C.) et TINIERE (R.), (dir.), De Frontex à Frontex. Vers l'émergence d'un

service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, Bruxelles, 2019, pp.115-130.

- Les mesures visant à sauver les vies humaines en mer, *in* AUVRET-FINCK (J.), MILLET-DEVALLE (A. – S.), (dir.), Crise des réfugiés, crise de l'Union européenne ?, Actes du Colloque LADIE (IDPD, Nice) et Chaire d'excellence Jean Monnet, Pedone, Paris, 2017, pp. 97-114.
- L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, *in* Indemer, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation, coopération ?, Actes du colloque de Monaco des 17-18 octobre 2013, Pedone, Paris, 2014, pp. 147-169.

➤ **MARTINI (M.),**

- *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Corruption, U4 Expert Answer No 392 (Berlin: Transparency International, septembre 2013).*

➤ **MARTUCCI (F.),**

- Droit de l'Union européenne, Dalloz, 2017, pp. 348-350.

➤ **MASSÉ (M.),**

- À la recherche d'un plan, peut-être même d'un titre, pour une nouvelle discipline juridique », *in* MARGUÉNAUD (J. – P.), MASSÉ (M.), POULETGIBOT-LECLERC (N.), Apprendre à douter : questions de droit, questions sur le droit – études offertes à Claude Lombois, éd. Presse Universitaire de Limoges, 2004, p. 723.

➤ **MATHONNET (D.),**

- De quelques remèdes à la piraterie, DMF n°726, N.S. Sécurité des mers, 2011, p. 534.

➤ **MAUBERNARD (C.),**

- Réflexions sur les voies de recours devant la Cour de justice de l'Union européenne à l'égard des actes et actions de l'agence FRONTEX, *in* CHEVALLIER-GOVERS, TINIERE (R.) (dir) De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, 2019 pp. 247-265.

- **MAYEUR CARPENTIER (C.),**
 - La coordination des dépenses étatiques par la commission, l'exemple de la PESC, *Revue française de finances publiques*, févr. 2014 n° 125, p. 35.
- **MBALLA OWANA (R.),**
 - Le maintien de l'ordre public dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie et d'autres brigandages en mer, *Revue du droit public* n°6, nov. 2019, p. 1597.
- **MEHDI (R.),**
 - Ordre juridique de l'Union européenne – effet direct, *JurisClasseur Europe Traité*, fasc. 195, novembre 2022, § 16.
- **MEJIA JR (M.),**
 - Maritime gerrymandering: dilemmas in defining piracy, terrorism, and other acts of maritime violence, *Journal of international commercial law*, vol. 2, 2003, p. 154.
- **MESA (R.),**
 - Précisions sur la notion de faute lucrative et son régime, *JCP (G.)* 21 mai 2012, *Doctr.* 625.
- **METIVIER (J. – Ch.),**
 - Contrôle des normes de sécurité sur les navires : une solution suffisamment fiable a-t-elle été trouvée ?, *Petites affiches*, 13 août 1993, p. 22.
- **MEUNIER (P.), LEPERS (J.), (sous la dir.),**
 - La primauté du droit de l'Union européenne : intégration et valorisation du principe, *Europe*, juillet 2014, supplément au n° 7, 35 p.
- **MEYLAN (M.),**
 - Surveillance du trafic maritime, *Tourisme et droit* n° 66, 2005, p. 13.
- **MICHEL (V.),**
 - L'exercice en commun des compétences du point de vue des institutions *in* Le commun dans l'Union européenne (dir. Pierre-Yves MONJAL & Eleftheria NEFRAMI), éd. Bruylant, Bruxelles 2009, pp. 152-178.
- **MILES (J.),**
 - (trad. de l'anglais par Marion VAIREAUX, éd. et révision Camille FORT-CANTONI), *Le Radeau de La Méduse « Medusa, the shipwreck, the*

scandal, the masterpiece », Éd. Zeraq, coll. « Nautilus » (no 5), 2015, 318 p., préc. pp. 289-305.

➤ **MIRIBEL (S.),**

- La piraterie : aspects économique, géopolitique et juridique, DMF n°726, N.S. Sécurité des mers, 2011, p. 588.

➤ **MOMTAZ (D.),**

- La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, AFDI 1998, vol. 34, p. 589.

➤ **MONTAS (A.),**

- L'ordre public en mer à l'épreuve de la piraterie maritime, *in* L'ordre public en mer, éd. Pedone, 2012, p. 235.
- Les migrants maritimes devant la cour européenne des droit de l'Homme, *in* Espaces marins : Surveillance et prévention des trafics illicites en mer (Dir. CHAUMETTE (P.)), éd. Gomyles, Bilbao 2016, p. 44
- Le droit pénal maritime. *In* Patrick CHAUMETTE, Droits maritimes. 4^{ème} éd. Editions Dalloz, Paris, 2022 , p. 834.

➤ **MORIN (M.),**

- Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?, DMF n°785, 1^{er} nov. 2016, pp. 957-960.
- Note sous cour de justice de l'UE, 24 juin 2014, grande chambre, affaire n° C-658/11. Parlement européen soutenu par la commission européenne contre le conseil, DMF n° 761 du 1^{er} avr. 2014, pp. 783-784.
- Note sous cour de justice de l'UE, 14 juin 2016, affaire n° C-263-14, Parlement contre conseil DMF n° 786 du 1^{er} févr.. 2016, pp. 1047-1048.
- Note sous cour de justice de l'UE, 6 avr. 2017, affaire n° C-58-16, Commission contre Allemagne, DMF n° 795 du 1^{er} oct. 2017, pp. 861 - 861.
- L'Union européenne et l'identification des pays tiers non-coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non règlementée, ADMO 2016 n° 34, pp. 229-248
- L'affaire n° 21 du Tribunal International du Droit de le Mer, Neptunus, e.Revue, vol. 21, 2015/4.

- **MUKHERJEE (P. K.), MEJIA Jr (R.),**
 - *The ISPS Code: Legal and Ergonomic Considerations», in MEJIA Jr (M.), Contemporary issues in maritime security, Colloques de Malmö, 2003-2004, éd. WMU publications, 2005, pp. 33-34.*
- **MULLER (I.),**
 - les organismes communautaires décentralisés, in les petites affiches n° 10, 1997, p. 23.
- **MULLER-QUOY (I.),**
 - L'apparition et le développement des Agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, in COUZINET (J. – F.), Les agences de l'Union européenne, Recherche sur les Organismes communautaires décentralisés, éd. Presses universitaires des sciences sociales de Toulouse, 2002, 306 p.
- **NDENDE (M.),**
 - Défense nationale et sécurité de la navigation maritime, Rev. Drt. Transp. n°7, 1^{er} juill. 2008, p. 27.
 - L'accident de l'Erika, procédures d'indemnisation des victimes et enjeux judiciaires, RD transports, févr. 2007, Étude n° 2 .
- **NDIAYE (N. D.),**
 - L'implication des pays tiers dans la lutte de l'UE contre l'immigration irrégulière, Études Internationales, 2018, Volume XLIX, n° 2, pp. 1-37.
- **NEDELICHEVA (A.),**
 - L'affaire du Ponant et le renouveau de la lutte internationale contre la piraterie, RGDIP 2008, 3, pp. 661-666.
- **NEFRAMI (E.),**
 - L'exercice en commun des compétences illustré par le devoir de loyauté, in MONJAL (P. – Y.), NEFRAMI (E.), Le commun dans l'Union européenne, éd. Bruylant, Bruxelles 2009, pp. 179-201.
 - Exigence de cohérence et action extérieures de l'Union européenne, in MICHEL (V.), Le droit des institutions et les politiques de cohérence Presses universitaires de Strasbourg, 2009, pp. 49-79.
 - La compétence de l'UE pour conclure des accords internationaux, Revue du droit public n° 6, nov. 2016, pp. 1639 et s.

- Externalisation de la politique migratoire et identité de l'UE, in Union européenne et migration, *in* BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), Union européenne et migration, Bruylant 2020, pp. 249-273, préc. p. 266.
- **NEYRET (L.),**
 - La consécration du préjudice écologique dans le code civil, Dalloz, 2017, p. 924.
- **NICOLAS (C.),**
 - Conditions d'application de l'article 228 de la Convention de Montego Bay, DMF n°726, N.S. Sécurité des mers, 2011, p. 560.
- **NICOLAS (P. – Y.),**
 - Piraterie maritime dans la guerre du thon, DMF 1994, p. 622.
- **NIELSEN (M. K.),**
 - SafeSeaNet: un système de gestion de la navigation maritime pour une meilleure sécurité en mer, Le Journal de la Navigation, vol. 60, num. 1, 2007, pp. 95-107.
- **NOLL (G.),**
 - Seeking Asylum at Embassies: A right to Entry under International Law?, *I.J.R.L.*, 2005, pp. 542-573.
- **ODIER (F.),**
 - La sécurité maritime : une notion complexe. Le rôle des organisations internationales dans son élaboration, *Annuaire du Droit de la Mer* 1998, pp. 235-243.
 - La sûreté maritime ou les lacunes du droit international, *in* La mer et son droit, mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, éd. Pedone, Paris 2003, pp. 455-468.
 - La situation du pavillon en cas d'imminence du danger, *Bulletin d'Études de la Marine*, n° 43, septembre 2008, pp. 127-129.
 - L'élargissement de l'Union européenne et la sécurité maritime : à propos de la complaisance maritime de Chypre et Malte, *Annuaire du Droit de la Mer*, 2002, pp. 313 et s.
 - Le rôle de l'Union européenne sur le renforcement des administrations maritimes et impact de l'agence européenne sur la sécurité maritime, *in* Droit international de la mer et droit de l'Union européenne :

Cohabitation, Confrontation, Coopération, éd. À Pedone, 2014, pp. 143-146.

➤ **OLLION (G.),**

- Politique et stratégie, in Politique étrangère n°6, Centre d'étude de politique étrangère de Paris, 1965, pp. 479-485, [en ligne] <https://doi.org/10.3406/polit.1965.6029>

➤ **OSINOWO (A. A.),**

- La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, Centre d'études stratégiques de l'Afrique, Bulletin de la sécurité africaine, 30, février 2015.

➤ **OUEDRAOGO (A.),**

- La due diligence en droit international : de la règle de la neutralité au principe général, Revue général de droit, vol. 42, n° 2, 2012, [en ligne], consulté en nov. 2022 : <https://www.erudit.org/fr/revues/rgd/2012-v42-n2-rgd01542/1026909ar/>

➤ **PALLIS (M.),**

- Obligations of States towards Asylum Seeker at Sea: Interactions and Conflicts Between Legal Regimes, *I.J.R.L.*, 2002, pp. 329-364.

➤ **PANCRACIO (J. – P.),**

- Piraterie maritime contemporaine. Questionnements du droit, in l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 21-36.

➤ **PARROT (K.), IMBERT (L.),**

- Les crises de l'Union européenne, la crise migratoire fantasmée ou l'échec programmé de la forteresse Europe, Revue des juristes de Science Po, n° 12, déc. 2016, p. 131.

➤ **PAILLOUX (T.),**

- Stratégie maritime - Lutter contre la pêche illégale : l'enjeu de la défense bleue, Revue Défense Nationale, vol. 793, no. 8, 2016, pp. 121-124.

➤ **PELLA (V.),**

- La répression de la piraterie », RCADI, vol. 15, 1926, p. 167.

➤ **PELTIER (V.),**

- Identité de nature des sanctions, Droit pénal n° 3, mars 2022, pp. 49-50.

- **PERALDI LENEUF (F.),**
 - La mise en agence de l'administration de la sécurité des transports : quelle régulation ?, in GRARD (L.), L'Europe des transports : acte du colloque d'Agen, Université Montesquieu Bordeaux IV, 7 et 8 octobre 2004, travaux de la commission pour l'étude des communautés européennes (CEDECE), éd. La documentation française, 2005, pp. 662-693.
- **PERELMAN (Ch.),**
 - A propos de l'idée d'un système de droit, in Ethique et droit, Ed. de l'Université de Bruxelles, 1990, p. 502 .
- **PICARD (E.),**
 - Influence du droit communautaire sur la notion d'ordre public, AJDA, n° spécial, juin 1996, pp. 55-75.
- **PICHERAL (C.),**
 - L'ordre public écologique en droit communautaire, in L'ordre public écologique Towards an ecological public order (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. – C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p.
- **PIERATTI (G.),**
 - Risque de pollution et sécurité : un défi pour les assureurs maritimes, Gaz. Pal. 12 juill. 2000, p. 12.
- **PIETRE (B.),**
 - Ordre et désordre : le point de vue d'un philosophe, [en ligne], <https://fermedesetoiles.com/documents/supports/ordre-et-desordre.pdf>
- **PIQUET (A.),**
 - Europol et la sécurisation des migrations irrégulières, Migrations et société n° 165, 1016/3, pp. 131-150, [en ligne], consulté le 12 sep. 2022, <https://www.cairn.info/revue-migrations-societe-2016-3-page-131.htm>
- **POILLOT-PERUZZETTO,**
 - Ordre public et loi de police dans l'ordre communautaire : Travaux comité fr. DIP 2002-2004, p. 65 et s., spéc. p. 78-79.
- **POLERE (P.),**
 - La piraterie maritime d'aujourd'hui, DMF 2005, p. 387.
 - Sûreté maritime : Bilan et perspectives du code ISPS, DMF n°669, 1^{er} avr. 2006, pp. 275-284.

- **PRONIER (D.),**
 - Affaire Erika : définition des déchets et responsabilité de l'affrètement, Justice et Cassation 2009 p. 377.
- **PROUTIERE-MAULIN (G.), LEBOEUF (C.),**
 - Police des pêches, Jurisclasseur Environnement, Fasc. 3895, 2012, paragraphe 27 et s.
- **PROUTIERE – MAULION (G.),**
 - Pêche maritime, Règles communautaires, Facs 1440, JurisClasseur Transport, Lexis360, 2021.
- **QUATREMER (J.),**
 - La comitologie : là où est vraiment le pouvoir européen, Libération, 28 février 2017.
- **QUEFFELEC (B.), HAY (J.),**
 - L'évaluation du préjudice environnemental en droit international, in Mer et responsabilité, CUDENNEC (A.) De CET-BERTIN (C.) (Dir.), Actes du colloque de Brest, 16 et 17 oct. 2008, UMR AMURE, Pedone, 2009, pp. 121-134.
- **QUEMENER (M.),**
 - Les dispositions en lien avec le numérique de la loi du 30 oct. 2017 renforçant la sécurité et la lutte contre le terrorisme, Dalloz IP/IP n° 12 du 1^{er} déc. 2007, pp. 657-660.
- **QUENEUDEC (J. – P.),**
 - Mer territoriale et territoire maritime, Annuaire de droit de la mer, 1997, pp. 105-116.
- **QUILLE (M.),**
 - Europol et la lutte contre la piraterie maritime, in l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. A Pedone, 2015, pp. 143-146.
- **RANGEON**
 - Réflexions sur l'effectivité du droit, Les usages sociaux du droit, CURAPP, PUF, Paris 1989, p.126.
- **RAPPOPORT (C.),**
 - Le rattachement à la PESC des accords de transfert de l'Union européenne en matière de piraterie maritime, in l'Europe et la lutte

contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 163-185.

- La procédure de conclusion des accords externes de l'UE ; quelle unité après Lisbonne ? in GOVAERE (I.), *The European Union in the world, Essays in honour of Marc MARESCEAU*, éd. Martinus NIJHOFF Publisher, Leiden, 2014, p. 149-169, pp. 152 et s

➤ **REMY (C.),**

- Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie ». *Pyramides*, 21, 2011, [en ligne], consulté le 19 février 2020, disponible sur <http://journals.openedition.org/pyramides/793>

➤ **RENAUT (M. – H.),**

- Grotius s'est trompé : la liberté de pêche en haute mer n'est plus, *DMF* n° 617, juil. 2001, pp. 644-653.

➤ **REZENTHEL (R.),**

- L'accès au port des navires en détresse, *DMF* 2000, p. 276.
- Le contrôle des navires de l'État du port est juridiquement distinct du contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et à leur élimination, *DMF* n°706, 1^{er} sep. 2009, pp. 712-606.
- Le régime juridique de la garde dans les ports de plaisance, *DMF* n° 651, set. 2004, p. 751.
- L'accueil de la grande plaisance dans les ports, *DMF* n° 700, févr. 2007, pp. 174-180.
- Le Maintien de l'ordre public en mer et sur les plan d'eau portuaires, *DMF* n° 618, 2001, pp. 749-726.

➤ **RITTENG (D.),**

- La nouvelle typologie des actes de l'Union, *RTDE* 2015, p. 7.
- La réforme de Frontex : du neuf vraiment ?, *RTDE* n°3, 2017, pp. 437 et s.

➤ **ROBERT (S.),**

- L'Erika : la responsabilité pour un désastre écologique, *DMF* n° 667, févr. 2006, p. 1.

➤ **ROCHE (C.),**

- L'influence de l'Union européenne sur le développement d'un tourisme littoral durable, *JT* n° 191, 2016, pp. 19 – 20.

- Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I), *Revue Juridique de l'Environnement* n°3, 2002. pp. 373-392, [en ligne] <https://doi.org/10.3406/rjenv.2002.4045>
https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2002_num_27_3_4045
- **ROLIN (H.),**
 - Vers un ordre public réellement international : in *Hommage d'une génération de juristes au Professeur Basdevant*, Paris, 1960, pp. 440 et s.
- **ROSIERE (St.),**
 - La barrière Schengen : aspects concrets et effets spatiaux, [En ligne], Consulté le 12 sept. 2022, https://www.researchgate.net/publication/269688555_La_barriere_Schengen_aspects_concrets_et_effets_spatiaux_The_Schengen_Barrier_concrete_aspects_and_spatial_effects/link/549177020cf222ada8598312/download
- **ROUCOUNAS (E.),**
 - Facteurs privés et droit international public », *RCADI*, vol. 299, 2002, p. 364.
- **ROUSSEAU (T.)**
 - L'action de l'État en mer : le point de vue d'un officier de marine ». *Bulletin de l'association des géographes français*, 2013, [en ligne], 90 (4), consulté le 27 février 2020, disponible sur : <http://journals.openedition.org/bagf/1987>
- **RUCHE (S.),**
 - Le principe du pollueur-payeur instaure un permis de nuire, *LE TEMPS*, 8 décembre 2022, [en ligne], consulté en mai 2023, <https://www.letemps.ch/economie/finance/principe-pollueurpayeur-instaure-un-permis-nuire>
- **SAM-LEFEBVRE (A.),**
 - Le gigantisme naval à l'épreuve de la sécurité dans le transport maritime de passagers, *DMF* 2012, n°735, p. 338.
- **SAURUGGER (S.),**
 - Théories et concepts de l'intégration européenne. 2e édition mise à jour et augmentée, Presses de Sciences Po, 2020, pp. 7-24.

- **SCAPEL (Ch.),**
 - L'insécurité maritime, l'exemple de la pollution par les hydrocarbures, *Scapel-revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports* n° 3, 1^{er} jan. 2001, pp. 122-133.
- **SCHNEIDER (C.),**
 - La lutte contre la piraterie maritime, laboratoire expérimental pour l'approche globale de l'Europe ?, *in* *l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime*, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 303-318.
- **SCHNEIDER (F.),**
 - Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer. *Revue Juridique de l'Union européenne* n°2, 1^{er} juin 2014, pp. 277-295.
- **SERRADJI (C.),**
 - La conception française de la sécurité maritime, CDMO Nantes, t. XX, 2002.
- **SICOT (M.),**
 - La Commission internationale de police criminelle, sa nature, son œuvre et son influence dans le monde, *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique*, 1954, Vol. 8, n° 4, p. 293.
- **SINAY-CYTERMANN (A.),**
 - Les tendances actuelles de l'ordre public international, *in* *Les relations privées internationales, Mélanges en l'honneur du professeur Bernard AUDIT*, LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2014, pp. 635 et s.
- **SLAMA (S.),**
 - La gestion européenne de la crise des réfugiés, un révélateur de la crise des droits fondamentaux en Europe, *in* BENLOLO CARABOT (M.) (Dir.), *Union européenne et migration*, Bruylant 2020, pp. 204-230
 - Le droit d'asile dans les limbes de l'accord entre l'Union européenne et la Turquie sur les réfugiés, *Dalloz* 2016, p. 832.
 - FRONTEX : un juge national aux abonnés absents, *in* CHEVALLIER-GOVERS, TINIERE (R.) (dir) *De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières*, Bruylant, 2019 p. 238-245.

- **SOBRINO HEREDIA (J. – M.),**
 - Le terrorisme et la piraterie maritime, in *Sûreté maritime et Violence en mer* SOBRINO HEREDIA (J. M.) (Dir.), éd. Bruylant, 2011, pp. 155-190.
 - Les aspects de sûreté dans la politique de l'Union européenne, in CUDENNEC (A.), GUÉGUEN-HALLOUËT (G.), *L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne ?*, Colloque de Brest, 2006, éd. Pedone, 2007, p. 239.
- **SOBRINO HEREDIA (J. M.),**
 - La protection maritime, nouvelle dimension de la politique maritime intégrée de l'UE « *La proteccion maritima, nueva dimension de la politica maritima de la Union europea* », *Revista de derecho comunitario europeo*, Año n° 11, n° 27, 2007, pp. 417-462.
- **SPERDUTI (G.),**
 - L'individu et le droit international , RCADI, vol. 90, 1956, p. 782.
- **STEFANNIUK (D.),**
 - La prévention des marées noires et leur indemnisation. Aspects de droit international et européen, *Journal du Droit International (Clunet)* n°4, 4 jan. 2003, pp. 1013-1050.
- **STEPHANOU (C. A.),**
 - La nouvelle gouvernance européenne : bilan et perspectives, *Cahiers de droit européen* n° 5-6, pp. 581-627.
- **STRIBIS (I.),**
 - La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme : les initiatives interétatiques », in GLENNON (M. J.), SUR (S.), *Terrorism and international law*, Colloque de l'Académie de droit international de La Haye, 2006, éd. Brill Nijhoff, 2008, pp. 586-587.
- **STRUYCKEN (T.),**
 - L'ordre public de la Communauté européenne, in *Mél. en l'honneur de GAUDEMET-TALLON (H.)*, Dalloz, 2008, pp. 617 et s.
- **SUDRE (F.),**
 - Existe-t-il un ordre public européen ? in TAVERNIER (P.), *Quelle Europe pour les droits de l'Homme ?*, Bruylant, pp. 39-91.

- **TALLEC (J. – F.), DEZERAUD (Ph.),**
 - L'évolution du cadre juridique de l'action de l'État en mer : une meilleure sécurité des espaces maritimes par le renforcement de la place de l'autorité juridique, DMF n°726, N.S. Sécurité des mers, 2011, p.537.
- **TALLEC (J. – F.),**
 - La coopération maritime, Défense nationale et sécurité collective, octobre 2009, pp. 26-33.
 - L'évolution du cadre juridique de l'action de l'État en mer : Une meilleure sécurité des espaces maritimes par le renforcement de la place de l'autorité judiciaire, DMF n° 726, 2011, pp. 497-503.
- **TASSIN (L.),**
 - Le mirage des *hotspots* . Nouveaux concepts et vieilles recettes à Lesbos et Lampedusa, Savoir/Agir, 2016/2 (N° 36), p. 39-45. [En ligne], consulté le 12 sept. 2022
<https://www.cairn.info/revue-savoir-agir-2016-2-page-39.htm>
- **TERRE (F.),**
 - Rapport introductif, *in* L'ordre public à la fin du XXème siècle, Dalloz, Coll. Thèmes et commentaires, 1996, pp. 4-5.
- **TILCHE (M.),**
 - La sécurité maritime en mer : sus aux navires sous normes, Bull. Transp. 1995, p. 521.
- **TINIERE (R.),**
 - Propos introductifs – Frontex et les petits pas, *in* CHEVALIER – GOUVERS (C.) TINIERE (R.), De Frontex à Frontex, vers l'émergence d'un service européen des garde-côtes et garde-frontières, Bruylant, 2019, pp. 13-24, préc. p. 16.
 - Droits fondamentaux, ADUE 2011, pp. 292-294.
- **THILL (M.),**
 - La primauté et l'effet direct du droit communautaire dans la jurisprudence luxembourgeoise, RFDA, 1990, p. 978.
- **THOMAS (J. – P.),**
 - Sûreté des transports : de l'aérien au maritime, Lamy Transport, tome 2 n° 90 du 1^{er} févr. 2004, pp. 1-2.

- **TRAIN (F. – X.) et JOBARD-BACHELIER (M. – N.),**
 - L'ordre public international . Conditions d'intervention de l'exception d'ordre public. Applicabilité des règles étrangères et appartenance des valeurs au for. Origine et contenu des valeurs intangibles du for, *Juris Classeur Civil Code*, fasc. 42, 2010, n° 1.
- **TRAPP (K. N.),**
 - La criminalité en mer : l'approche du droit international , in PAPASTAVRIDIS (E. D.), TRAPP (K. N.), *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Martinus Nijhoff, 2014, p. 53.
- **TRELAWNY (C.),**
 - *The International Maritime Organization (IMO) and civil maritime security in ports*, in CHAUMETTE (P), *Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue?*, Colloque de Nantes, 2016, éd. Gomilex, 2017, p. 52.
- **TUERK (H.),**
 - *Combating piracy: new approaches to an ancient issue*, in DEL CASTILLO (D.), *Law of the sea, from Grotius to the international tribunal for the law of the sea – Liber amicorum judge Hugo Caminos*, éd. Brill Nijhoff, 2015, p. 471.
- **LUSOY (O.) BATTJES (H.),**
 - *Returned and lost: what happens after readmission to Turkey ?*, *Border Criminology*, oct. 2017, [En ligne], Consulté le 12 sept. 2022, <https://blogs.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2017/10/returned-and-lost>
- **VAN DER MENSBRUGGHE (Y.),**
 - De l'Erika au Prestige : La réaction de la communauté européenne en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin en 2002, *Annuaire de Droit de la Mer*, 2002, pp. 333 et s.
- **VAN HOOYDONCK (E.),**
 - Développement récents en matière de navires en détresse, *DMF* 2006, pp. 662-682.

- **VAN LANG (A.),**
 - L'émergence d'un ordre public écologique en mer, in *Ordre public et la mer*, Actes du colloque de Brest 12 et 13 mai 2011. Pedonne, 2012, pp. 31-44.
- **VARTSOS (C.),**
 - Protection de la sécurité, *Revue de droit de l'Union européenne* n° 4, 1^{er} oct. 2001, pp. 978-984.
- **VIAL (C.)**
 - Note sous l'arrêt CJCE, 3 juin 2008, aff. C-308/06 Intertanko, *Environnement* 2008, Comm 127.
- **VIALARD (A.),**
 - La limitation de responsabilité, clef de doute pour le droit maritime du 21^{ème} siècle, *DMF* n° 699, janv. 2009, pp. 21-28.
- **VINCENT – LEGOUX (M. – C.),**
 - L'ordre public écologique en droit interne, in *L'ordre public écologique Towards an ecological public order* (Dir. BOUTELET M. et FRITZ J. – C.), Bruylant, Bruxelles, 2005, p.83.
- **VIRCOULON (T.), TOURNIER (V.),**
 - Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional. *Politique étrangère*, 2015, pp. 161-174.
- **VITTA (C.),**
 - La défense internationale de la liberté et de la moralité , *RCADI*, vol. 45, 1933, pp. 565-567.
- **WECKEL (P.),**
 - Affaire du Ponant : la tolérance d'une situation contraire à son droit, *Sentinelle*, avr. 2008, n°145.
- **WEIL (P.),**
 - Des espaces maritimes aux territoires : vers une conception territoriale de la délimitation maritime, in *Ecrits de droit international*, éd. PUR, Paris 2000.
- **WILLIAMS (R.),**
 - *The liability of charterers for marine pollution, in Pollution at sea – Law and Liability*, SOYER (B.), TETTENBORN (A.), (Dir.), 2012, Informa, Maritime dans transport law Library, pp. 191-204.

- **WOELCKEL (M.),**
 - La piraterie entre charte et convention : à propos de la résolution 1816 du conseil de sécurité, *Annuaire du droit de la mer* 2007, XII, éd. Pedone, Paris 2008, pp. 479-500.
- **WOUTERS (J.), COGOLATI (S.),**
 - Les relations entre la Nations Unis et l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie maritime, *in* l'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, CHEVALLIER-GOVERS (C.) et SCHNEIDER (C.) (Dir.), éd. À Pedone, 2015, pp. 99-114.
- **YANAÏ (S.),**
 - La coopération régionale contre la piraterie en Asie, *AFDI* 2006, pp. 391- 399.
- **ZARA BRAYMOND (C.), MORRIËN (A.),**
 - Security in the maritime domain and its evolution since 9/11 », in HERBERTBURNS (R.), BATEMAN (S.), LEHR (P.), *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, éd. CRC Press, 2008, p. 4.

G. SOURCES NON JURIDIQUES

➤ AUDEBERT (C.), ROBIN (N.),

- L'externalisation des frontières des "Nords" dans les eaux des "Sud". L'exemple des dispositifs frontaliers américains et européens visant au contrôle de l'émigration caribéenne et subsaharienne, *Cultures & Conflits*, 2009, vol. 73, no 1, pp. 35-51.

➤ BARBILLON (C.), LISSARRAGUE (F.),

- Héros et Dieux de l'Antiquité, éd. Flammarion, 2008, Paris, (1^{ère} éd. 1994), 319 p.

➤ BELGUENDOUZ (A.),

- Expansion et sous-traitance des logiques d'enfermement de l'Union européenne : l'exemple du Maroc, *Cultures & Conflits*, vol. 57, n° 1, pp. 155-219

➤ HUGO (V.),

- Oceano Nox, Les rayons et les ombres, 1840.

➤ GARRIC (A.),

- Comment les marées noires ont fait évoluer la sûreté des mers, *Journal Le Monde*, paru le 17 oct. 2012 sur LeMonde.fr et republié le 7 févr. 2014 sur le site Actualité Maritime, [En ligne], consulté le 12 sept. 2022,
- <https://actumaritime.com/2014/02/07/comment-les-marees-noires-ont-fait-evoluer-la-surete-en-mer/> .

➤ MORICE (A.), RODIER (C.),

- Comment l'Union européenne enferme ses voisins, *Le Monde diplomatique*, juin 2010. 16-17

➤ PETIJEAN (G.),

- Après le naufrage du Prestige, le scandale des bateaux poubelles, *Le Nouvel Observateur*, du 28 novembre 2002, n° 1986

➤ PROUST (M.),

- La mer *in* Les plaisirs et les jours, 1896.
- A la recherche du temps perdu, 1913-1927.
- Les plaisirs et les jours, éd. Libro veritas, Paris, 2005, 262 p.

SITOGRAPHIE

- Site de l'Agence européenne pour la sécurité maritime
<https://www.emsa.europa.eu/fr/>
- Site de l'Agence européenne de contrôle des pêches
<https://www.efca.europa.eu/fr>
- Site de l'Agence Frontex
<https://www.frontex.europa.eu/>
- Site du Bulletin de l'observatoire économique de la défense
<https://archives.defense.gouv.fr/>
- Site de la FAO
<https://www.fao.org/home/fr>
- Site Europa
https://european-union.europa.eu/index_fr
- Site Eurostat
<https://ec.europa.eu/eurostat>
- Site Eurlex
<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>
- Site de la commission sous régionale des pêches
<http://spcsrp.org/fr>
- Site de l'OMI
<https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>
- Site de la CJUE
https://curia.europa.eu/jcms/jcms/Jo1_6308/
- Site de l'Assemblée nationale française
<https://www.assemblee-nationale.fr/>
- Site du Parlement européen
<https://www.europarl.europa.eu/portal/fr>
- Site de la Commission européenne
https://commission.europa.eu/index_fr

- Site du Conseil de l'UE
<https://www.consilium.europa.eu/fr/council-eu/>
- Site de l'opération IRINI
<https://www.operationirini.eu/>
- Site de Copernicus
<https://www.copernicus.eu/fr>
- Site de l'opération Atalanta
<https://eunavfor.eu/>
- Site du Conseil Constitutionnel Français
www.conseil-constitutionnel.fr
- Site du ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer
www.developpement-durable.gouv.fr
- Site de Légiglobe, réseau francophone de diffusion du droit
www.legiglobe.rf2d.org
- Site Légifrance
www.legifrance.fr
- Site de GoGin
<https://www.gogin.eu>
- Site de Yaris
<https://yaris.site/>
- Site de l'Association Française des capitaines de navire(AFCAN)
www.afcan.org

INDEX ALPHABETIQUE

Les numéros renvoient aux paragraphes, classés par ordre chronologique.

A

Accords de coopération opérationnelle :
500 ; 525
Accords de participation : 612
accords de réadmission : 458; 467; 470
Accords de transfert : 615 ; 621
Accords Schengen : 381
Acte intentionnel : 40
Acte non intentionnel : 38
Acte volontaire : 38
Activités criminelles transfrontalières :
517; 525 ; 526
Activités maritimes : 5
Activités scientifiques : 6
Agence décentralisée : nbp 403 et 1698
Agence européenne de contrôle des
pêches : 161 et s. ; 338 ; 348 ; 506
Agence européenne pour
l'environnement : 316 et s.
Agence exécutive : nbp 1859
Agrément : 234 ; 235 ; 667
Amoco Cadiz : 56
Approche globale : 75 ; 376 ; 544 ; 569 ; 580
; 627 ; 637 ; 646 ; 662
Approches de la notion d'ordre public
(matérielle et formelle) : 34
Architecture de Yaoundé : 641 ; 649

Assurance obligatoire : 273 et s.
Atalanta : 392 ; 545
Automatic Identification System : 357

B

Bannissement : 249

C

Cables sous-marins : 6
Catastrophe (notion): 39
Catastrophes maritimes : 54 ; 55
CEDEAO : 184
CEEAC : 638 et s., 650 et s., 670
Cellule de coordination : 592 ; 598 ; 667
Centre de rétention : 445
Certificat d'assurance : 274
Certificat de capture : 110 et s., 211
Certification (activité) : 233 et s.
Certification (système) : 108 et s.
Certificats de classification : 236
CISE : 346 et s., 672
CleanSeaNet : 315 ; 327 et s., 332
Commission sous régionale des pêches :
152 ; 167
Compétence exclusive : 66 et s., 95 ; 151 ;
290

Compétence exclusive par exercice : 66 et s., Annexe n° 13

Compétence exclusive par nature : 66 et s.

Compétence externe : 292 ; 603

Compétence implicite : 280

Compétence partagée : 63 et s., 65 et s., 95 et Annex n° 13

Compétence spéciale : 90

Compétences d'exécution : 138 ; 300 ; 302 ; 309

Compétence particulière : 61 ; Annexes 10, 11 et 12

Contrôle de la navigation : 253 et s.

Contrôle des pêches : 338

Coopération entre agences européennes : 195 et s., 338 ; 504

Coopération intergouvernementale : 50 et s., 52 ; 76 ; 80 ; 83 ; 370 et s.

Coopération policière et judiciaire en matière pénale : 486 ; Annexe 20

Corne de l'Afrique : 550 ; 574 et s.,

CRESMAO : 651

CRIMGO : 655 et s.

Criminalité organisée : 414 et s., 518, Annexe 8

Criminalité organisée en mer : 633

Crise migratoire : 375 et s., 382 ; 385 ; 386 et s.

Croisière maritime : 6

Cybersécurité : 633

D

Deballastage : 40 ; 328

Décision d'expulsion : 274

Dégazage : 40 ; 328

Déterritorialisation : 448 et s.

Délocalisation : 448 ; 454 ; 456

Démocratie européenne : 90

Démocratie représentative : 460 ; 466

Droit de poursuite : 591

Droit de poursuite inversé : 591

Droit européen de la sûreté maritime : 54 et s. 57

Droit européen de la sécurité maritime : 54 et s.

Droits fondamentaux : 443 ; 468 ; 492

E

Eaux territoriales : 591 et s., 604 et s.

Echange d'informations : 345 et s., 350 ; 499 et s., 514 ; 526 ; Annexe n° 21

Economie bleue : 6 ; 179 ; 181 ; 639

Effectivité des actions communautaires : 90

Effet direct : 30 ; 691

EfishMed (Projet) : 180

ELSJ : 373 ; 381 et s., 693

Embargo : 401 et s., 561 et s. 564 ; 588

Enquête après accident : 257

Erika : 56 ; 287

Etablissement public communautaire : Annexe 16

État côtier : 253 et s.

État du pavillon : 110 ; 148 ; 227 et s.

État du port : 109 ; 244

États du sahel : 676

État tiers non coopérant : 129 et s.

EUBAM Libye : 416 et s.

EUBAM Rafah : 40 et s.

EUCAP Nestor Somalia : 554 et s.

EUCAP Sahel Mali : 413 et s.

EUCAP Sahel Niger : 413 et s.

Europol : 517 et s., 543

Eurosur : 498 et s.

Evènements de mer : 218

Externalisation : 448 ; 452 et s., 477

F

FIPOL : 271

Formation des gens de mer : 65 ; 306

Frontex : 280 et s.

G

Garde cote : 506 et s.

GoGin et GoGin+ : 657 et s. • 400

Golfe d'Aden : 550 et s., Annexe n° 22

Golfe de Guinée : 629 et s., Annexe n° 23

H

Hirsi Jamaa : 408 ; 691

Hotspot : 430 et s.

I

Immobilisation : 248 ; 249

Imminence de juridiction : 610

Indemnisation : 271 ; 273 ; 286

Inspection des navires : 245

Interdiction de port : 249

J

Jus cogens : 31

L

Liberté de navigation : 229 ; 553

Lieu de refuge : 254 et s.

Limitation de responsabilité : 269 et s., 270

LRIT : 349

M

Mare Nostrum : 390 et s.

Méditerranée : 379

Méthode intégrée : 196

Méthode sectorielle : 196

Méthode transversale : 196

Mou de Paris : 239 ; 245 ; 250 ; 295

N

Naufrage : 2

Navire dépollueur : 309

Navire INN : 146 et s., 150

Non refoulement : 405 et s., 491

O

OMI : 240 ; 292

ONU : 542 et s., 558 et s., 586 ; 637

Opération IRINI : 401 et s.

Opération Sophia : 389 et s.

Opération Triton : 391

Opération Poséidon : 393

Opération Thémis : 393

Opération civile : 387 ; 410 et s.

Opération de gestion de crise : 386 et s.

Opération militaire : 387 ; 389 et s.

Ordre public : 27 et s.

Ordre public de l'UE : 30

Ordre public dérogatoire : 30

Ordre public en droit de l'UE : 30

Ordre public en droit international : 31

Ordre public en droit interne français : 29

et s.

Ordre public en mer : 12 et s.

Ordre juridique de rattachement : 24 et s.
OTAN : 542

P

Paquet Erika : 234 ; 245
Pavillon de complaisance : 329
Politique de coopération au développement (PCD) : 76 ; 376 ; 392 et s., 547
Pêche INN : 97 et s., 211 ; 632 et Annexe n° 8
Personnalité juridique : 50 ; 89
PESC : 76 ; 371 ; 374 ; 382
PESCAO : 183 et s.
Piraterie maritime : 8 ; 538 et s., Annexe n° 8
Planification spatiale maritime : 343
Police d'assurance : 277
Politique commune d'immigration : 381
Politique commune de la pêche (PCP) : 93 et s., 546
Politique européenne de sécurité maritime : 76 ; 216 et s.
Politique maritime intégrée : 75 ; 343 ; 361 ; 367
Politique migratoire de l'UE : 452 et s.
Politique sectorielle : 74 et s.
Pollueur-payeur : 265 ; 288
Pollution maritime : 7 ; 282 ; 319 ; 509
Préjudice écologique : 265 ; 279
Présence maritime coordonnée (PMC) : 665 et s.
Prestige : 56
Principe d'attribution de compétence : 60
Principe de primauté : 30 ; 691 ; Annexe n° 13
Principe de transparence : 462 et s.
Principes démocratiques de l'UE : 461 et s.

Processus d'intégration : 50 ; 76 ; 80 ; 83 ; 86 et s.
Programme alimentaire mondial (PAM) : 8 ; 599
Protection de l'environnement marin : 47 ; 279 ; 314 ;
PSDC : 63 ; 76 ; 371 ; 372 ; 375 ; 382

R

Régulation déterritorialisée : 448 et s.
Réseau européen de la mer : 345
Réseaux criminel : 521
Responsabilité de l'UE : 150 ; 494 ; 601
Responsabilité civile : 261 et s.
Responsabilité de l'État du pavillon : 238 et s.
Responsabilité du pollueur : 283
Responsabilité du fait des déchets : 286 et s.
Responsabilité juridique de Frontex : 494 et s.
Responsabilité des organisations internationales : 494 ; 601
Responsabilité partagée : 494
Responsabilité du personnel d'Atalanta : 601 et s.
Responsabilité du transporteur : 276 et s.
Responsabilité du propriétaire du navire : 265 et s.
Responsabilité environnementale : 263 ; 691 ;
Responsabilité pénale : 261 et s., 279
Risque cyber : 696

S

SafeSeaNet : 335 et s., 349

Sanctions administratives : 117 ; 124

Sanctions pénale : 117

Sanctions cumulative : 116 et s., 120

Sauvetage en mer : 487 ; 498

Sécurité maritime : 38 et s.

Sirenac : 250

Société de classification : 233 et s., 303

Stabilisation politique de la Somalie : 558 et s.

Suivi du trafic maritime : 255

Sûreté maritime : 42 et s., Annexe n° 8

Surveillance maritime : 322 et s.

Surveillance maritime intégrée : 342 et s.

Symptôme de la piraterie maritime : 583 et s.

SWAIMS : 659

Système d'alerte rapide : 308

Système d'identification automatique : 337

T

Terrorisme maritime : 65 ; 546 ; Annexe n° 8

U

Union africaine : 639

Union européenne : 50 et s.

V

Vol et le soutage illicite de pétrole : 634

W

WestMed : 178 et s.

Y

Yaris (Plateforme) : 658 et s.

Z

Zone d'intérêt maritime (ZIM) : 667 et s.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	- 7 -
Liste des Sigles, Acronymes et Abréviations	- 9 -
Sommaire	- 15 -
Précisions liminaires	- 17 -
Introduction générale	- 19 -
I. Les enjeux actuels du maintien de l'ordre public en mer pour l'UE	- 21 -
II. Quelques précisions sur la notion d'ordre public en mer	- 26 -
A. Les lacunes de la définition actuelle de la notion d'ordre public en mer	- 27 -
B. Enrichissement de la définition de la notion d'ordre public en mer	- 30 -
1. Désignation des ordres juridiques de rattachement de l'ordre public en mer	- 31 -
2. Enrichissement du contenu de la notion d'ordre public en mer	- 32 -
a) L'ordre public : une notion protéiforme	- 33 -
b) Détermination des valeurs fondamentales à préserver en mer	- 39 -
i Sécurité maritime : une notion englobante	- 40 -
ii Sûreté maritime : une notion discordante	- 42 -
iii Sécurité et sûreté maritimes : composantes de l'ordre public en mer.	- 46 -
III. L'UE, un ordre juridique contribuant au maintien de l'ordre public en mer	- 48 -
A. Genèse et avènement du droit européen de la sécurité et de la sûreté maritimes	- 51 -
1. Les catastrophes maritimes comme point de départ du droit européen de la sécurité maritime	- 52 -
2. Les attentats du 11 septembre 2001 comme point de départ du droit européen de la sûreté maritime	- 54 -
B. Fondements juridiques de la compétence de l'UE en matière de sécurité et de sûreté maritimes	- 55 -
1. Le partage de compétences entre l'Union et ses États membres dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer	- 58 -
2. La compétence exclusive de l'UE dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer	- 60 -
C. Les politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes	- 62 -
IV. Problématique, Méthodologie et Plan de l'étude	- 66 -

Partie 1 : Le processus d'intégration au service du maintien de l'ordre public en mer 73

Titre 1 : La contribution de la politique commune de la pêche à la lutte contre la pêche

illicite, non déclarée et non réglementée _____ 81

Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre la pêche INN _____ 87

Section 1 : Un cadre normatif reposant sur les acteurs du domaine de la pêche _____ 89

I. la lutte contre la pêche INN à travers le système de certification issue de la PCP _____ 89

II. la lutte contre la pêche INN à travers le système de sanctions issu de la PCP _____ 93

A. Des sanctions cumulatives et dissuasives _____ 95

B. Des sanctions questionnables _____ 96

C. La mise en œuvre du système de sanctions par la France _____ 100

Section 2 : Un cadre normatif prévoyant des procédures de recensement _____ 103

I. La lutte contre la pêche INN par le biais du recensement d'États tiers non coopérants _____ 103

A. Analyse de la procédure de recensement des États tiers non coopérants _____ 104

1. Les étapes de la procédure de recensement des États tiers non coopérants _____ 105

2. Les acteurs de la procédure de recensement des États tiers non coopérants _____ 109

3. Les effets de la procédure de recensement des États tiers non coopérants _____ 110

B. Exemple d'application de la procédure de recensement sur un État : Le Cameroun _____ 113

II. La lutte contre la pêche INN par le biais du recensement de navires INN _____ 115

A. La procédure et les effets du recensement de navires pratiquant la pêche INN _____ 115

B. Navires européens pratiquant la pêche INN et responsabilité internationale de l'UE _____ 117

Conclusion du chapitre 1 : Le cadre normatif harmonieux de la lutte contre la pêche INN _____ 122

Chapitre 2 : L'Agence européenne de contrôle des pêches : L'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre la pêche INN _____ 125

Section 1 : Les prérogatives de l'agence européenne de contrôle des pêches dans la lutte contre la pêche INN _____ 127

I. Le soutien apporté par l'AECP à divers acteurs dans la lutte contre la pêche INN _____ 128

A. La mise en œuvre de plans de déploiement conjoints _____ 128

B. La création d'une Académie régionale de lutte contre la pêche INN _____ 133

C. La mise en œuvre du programme PESCAO _____ 135

II. La lutte contre la pêche INN grâce à la surveillance des mers _____ 137

A. La surveillance en mer grâce à des patrouilleurs de pêche _____ 137

B. La surveillance en mer grâce à des avions de surveillance _____ 139

Section 2 : La lutte effective contre la pêche INN à travers la coopération entre l'AECP et d'autres organes _____ 141

I. La coopération entre l'AECP et d'autres agences autour de COPERNICUS _____ 143

II. La coopération entre l'AECP et l'Agence européenne pour la sécurité maritime _____ 146

Conclusion du chapitre 2 : L'AECP : Clef de voûte de la lutte contre la pêche INN _____ 149

Conclusion du titre 1 : la lutte contre la pêche INN à l'aune des défis du Brexit _____ 151

Titre 2 : la contribution de la politique européenne de sécurité maritime à la lutte contre certains évènements de mer	155
Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre certains évènements de mer	161
Section 1 : Le rôle des États membres dans la prévention de certains évènements de mer	164
I. Les prérogatives de l'État du pavillon dans la prévention de certains évènements de mer	165
A. L'activité de certification sur délégation de l'État, un enjeu essentiel pour la prévention de certains évènements de mer	170
B. Responsabilité de l'État du pavillon, enjeu essentiel pour la prévention de certains évènements de mer	174
II. Le renforcement des prérogatives de l'État du port dans la prévention de certains évènements de mer	177
III. Le renforcement des prérogatives de l'État côtier dans la prévention de certains évènements de mer	182
A. Les prérogatives de l'État côtier en matière de contrôle de la navigation maritime	183
B. La coopération entre l'État côtier et les autres États pour une meilleure efficacité de l'enquête après accident	185
Section 2 : L'apport des régimes de responsabilité dans la réparation de certains évènements de mer	187
I. La réparation de certains évènements de mer par le biais des régimes de responsabilité civile et pénale	188
A. Les régimes de responsabilité civile pour la protection des victimes de certains évènements de mer	188
1) Le régime de responsabilité civile du propriétaire du navire pour les dommages causés à l'environnement et aux personnes	189
a. La limitation de responsabilité : une limite du régime de responsabilité civile du propriétaire du navire	192
b. L'assurance obligatoire : une réponse préventive à la limitation de responsabilité civile du propriétaire du navire	194
2) Le régime de responsabilité civile sans faute du transporteur et la protection des passagers victimes d'un accident en mer.	195
B. Le régime de responsabilité pénale pour les pollutions causées par les navires et la réparation du préjudice écologique	198
II. La réparation de certains évènements de mer par le biais du régime de responsabilité du fait des déchets	201
Conclusion du Chapitre 1 : Un cadre normatif liant plusieurs ordres juridiques	206
Chapitre 2 : L'Agence européenne pour la sécurité maritime : L'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre certains évènements de mer	211
Section 1 : Les prérogatives de l'agence européenne pour la sécurité maritime dans la lutte contre certains évènements de mer	214

I. La consolidation des missions originelles de l'AESM en matière de sécurité maritime	215
II. L'élargissement stratégique des missions de l'AESM au-delà de la sécurité maritime	218
A. L'élargissement des missions de l'AESM à la sûreté maritime	218
B. L'élargissement des missions de l'AESM à la protection de l'environnement marin	220
Section 2 : L'AESM, acteur incontournable de la surveillance maritime	226
I. L'intégration de plusieurs systèmes de surveillance maritime au sein de l'AESM	229
A. Le système CleanSeaNet et la lutte contre la pollution du milieu marin	230
B. Le réseau SafeSeaNet et la sécurisation de l'espace maritime.	233
II. La mise en œuvre d'une surveillance maritime intégrée grâce à l'AESM	238
A. L'échange d'informations au service de la surveillance maritime intégrée	239
B. Le regroupement des systèmes de surveillance maritime au service de la surveillance maritime intégrée	243
Conclusion du Chapitre 2 : L'AESM : Un acteur majeur du maintien global de l'ordre public en mer	245
Conclusion du Titre 2 : la politique européenne de sécurité maritime, un atout majeur pour la contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer	247
Conclusion de la partie 1 : l'intégration des normes relatives à la pêche inn et à la sécurité maritime	250
Partie 2 : la coopération intergouvernementale au service du maintien de l'ordre public en mer	253
Titre 1 : la contribution de la coopération intergouvernementale à la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime	261
Chapitre 1 : Le cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime	269
Section 1 : Les opérations européennes de gestion de la crise migratoire	271
I. L'opération militaire « Sophia » en réponse à la crise migratoire	273
A. Une opération militaire efficace et évolutive	275
1. Une opération militaire efficace dans la lutte contre les passeurs	276
2. Une opération militaire transformée en l'opération IRINI	277
B. Une opération militaire questionnable	278
II. Les opérations civiles en réponse à la crise migratoire	282
A. Les missions civiles EUCAP Sahel Niger et EUCAP Sahel Mali	283
B. Les missions civiles EUBAM Libye et EUBAM Rafah	285
1. La mission EUBAM Libye.	285
2. La mission EUBAM Rafah	286
Section 2 : L'action européenne de gestion des flux de migrants	289
I. La contribution des « Hot Spots » au renforcement du contrôle aux frontières maritimes extérieures de l'UE	291

A. Les hot spots : une solution efficace pour l'accueil exceptionnel des exilés _____	293
B. Les hot spots : une solution peu respectueuse des droits fondamentaux des exilés _____	298
II. La régulation déterritorialisée des frontières maritimes extérieures de l'UE _____	301
A. L'externalisation de la politique migratoire de l'UE _____	303
B. La conclusion d'accords de réadmission _____	306
1. Des accords en contradiction avec les principes démocratiques de l'UE _____	308
a) Des accords en contradiction avec le principe procédural de transparence _____	308
b) Des accords en contradiction avec la démocratie représentative _____	311
2. Des accords en contradiction avec le respect des droits fondamentaux _____	312
Conclusion du chapitre 1 : Un cadre normatif insuffisant pour endiguer la crise migratoire _____	316
Chapitre 2 : L'agence Frontex : l'instrument au service du cadre normatif de la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime _____	321
Section 1 : la lutte contre l'immigration illégale grâce aux prérogatives de Frontex _____	324
I. Frontex, gardienne des frontières extérieures de l'UE _____	325
A. Les initiatives de Frontex pour la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime _____	325
B. Critiques à l'égard des initiatives de Frontex _____	328
II. L'intégration du système de surveillance maritime Eurosur au sein de Frontex _____	332
Section 2 : La lutte contre l'immigration illégale grâce à la coopération entre Frontex et d'autres agences européennes _____	337
I. La coopération entre Frontex, l'AESM et l'AECF dans l'exercice de la fonction de garde-côtes _____	338
A. Une coopération reposant sur le partage de la fonction de garde-côtes. _____	338
B. Une coopération reposant sur un accord. _____	340
II. La coopération stratégique entre Frontex et Europol face à la crise migratoire _____	341
Conclusion du chapitre 2 : Frontex : Une agence controversée _____	347
Conclusion du Titre 1 : La réponse de l'ue à la crise migratoire à l'aune de la crise de la solidarité européenne _____	349
Titre 2 : La contribution de la coopération intergouvernementale à la lutte contre la piraterie maritime _____	353
Chapitre 1 : La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden _____	363
Section 1 : L'action civile de lutte contre la piraterie maritime : l'opération EUCAP Somalia _____	366
I. La nécessaire stabilisation politique en Somalie, préalable à l'opération civile EUCAP Somalia _____	368
A. Une contribution à la stabilisation politique découlant des Résolutions de l'ONU _____	369
B. Une contribution à la stabilisation politique toujours d'actualité _____	371
II. L'opération civile EUCAP Somalia face aux causes profondes de la piraterie maritime _____	374
A. Une opération civile clef face à la piraterie maritime _____	375
B. Une opération civile clef de voûte de l'approche globale de l'UE relative au golfe d'Aden _____	377
Section 2 : L'action militaire de prévention de la piraterie maritime : l'opération Atalanta _____	381
I. Une opération militaire découlant de résolutions de l'ONU _____	382

II. Une opération militaire efficace face aux symptômes de la piraterie maritime _____	386
A. Une efficacité découlant de plusieurs moyens _____	388
B. Une efficacité reposant sur la conclusion de plusieurs types d'accords _____	392
1. Les accords autorisant l'entrée sur le territoire des États tiers _____	393
2. Les accords relatifs au statut du personnel employé dans le cadre de l'opération militaire Atalanta _____	394
3. Les accords de participation des États tiers à l'opération militaire Atalanta _____	396
4. Les accords de transfert dans le cadre de l'opération militaire Atalanta _____	397
Conclusion du chapitre 1 : L'efficacité des opérations de gestion de crise dans la lutte contre la piraterie maritime. _____	400
Chapitre 2 : La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée _____	405
Section 1 : La lutte contre la piraterie maritime par le financement de projets _____	414
I. Des projets visant à appuyer une coopération régionale solide : l'architecture de Yaoundé _____	415
II. Des projets allant au-delà de la piraterie maritime dans la région _____	417
A. Des projets innovants face à la criminalité maritime transnationale _____	418
B. Des projets redondants face à la criminalité en mer _____	420
Section 2 : La lutte contre la piraterie maritime renforcée par le concept de présences maritimes coordonnées _____	422
Conclusion du chapitre 2 : La responsabilité primordiale des États du golfe de Guinée dans la lutte contre la piraterie maritime _____	427
Conclusion du titre 2 : Une contribution à la lutte contre la piraterie maritime adaptée aux enjeux de chaque région _____	430
Conclusion de la Partie 2 : La légitimité et la crédibilité de l'UE dans la gestion de crises en mer _____	432
Conclusion générale : Le maintien de l'ordre public en mer, une préoccupation majeure pour l'UE _____	435
Position de thèse _____	445
Liste des Annexes _____	447
Annexe n° 1 : Carte présentant les frontières maritimes extérieures des États membres de l'UE _____	448
Annexe n°2 : Schéma présentant les différents ordres juridiques (échelons) de l'ordre public _____	449
Annexe n° 3 : Schéma présentant les composantes de l'ordre public en droit interne français _____	450
Annexe n° 4 : La définition des différents « ordres publics » en droit interne français _____	451
Annexe n° 5 : Les éléments qui entretiennent la confusion entre les notions de sécurité et sûreté maritimes _____	454
Annexe n° 6 : Article du journal « Le monde » mettant en évidence la confusion entre sécurité et sûreté maritimes _____	458

Annexe n° 7 : La définition des notions voisines à la sécurité et à la sûreté maritimes _____	459
Annexe n° 8 : La définition des différentes infractions portant atteinte à la sûreté maritime ____	461
Annexe n° 9 : Schéma représentant les éléments constitutifs de la notion d'ordre public en mer _____	469
Annexe n° 10 : Tableau récapitulatif de la répartition des politiques de l'UE par type de compétence de l'UE. _____	470
Annexe n° 11 : Tableau récapitulatif des compétences générales de l'UE _____	471
Annexe n° 12 : Récapitulatif des compétences de l'UE en pour maintenir l'ordre public en mer. _____	472
Annexe n° 13 : Les atouts (1) et les inconvénients (2) du partage de compétences entre l'UE et ses États membres dans le cadre du maintien de l'ordre public en mer _____	473
Annexe n° 14 : Analyse des différentes définitions doctrinales de la notion de politique européenne _____	483
Annexe n° 15 : Tableau présentant les éléments constitutifs de la notion de politique de l'UE. _____	486
Annexe n° 16 : Les diverses formes d'agences européennes _____	488
Annexe n° 17 : Schéma représentant la distinction entre politique cloisonnée et politique décloisonnée _____	491
Annexe n° 18 : Historique de la politique commune de la pêche (PCP) _____	492
Annexe n° 19 : Modèle de certificat de capture _____	495
Annexe n° 20 : Historique de l'Espace de liberté sécurité et justice (ELSJ) _____	496
Annexe n°21 : Europol acteur incontournable de la lutte contre la piraterie maritime _____	498
Annexe n° 22 : Carte du golfe D'Aden _____	502
Annexe n° 23 : Espace maritime de la région du golfe de Guinée _____	503
Annexe n° 24 : Carte de l'architecture de Yaoundé _____	504
Annexe n° 25 : Schéma représentant l'architecture de Yaoundé _____	505
Annexe n° 26 : Schéma sur l'interconnexion entre les agences maintenant l'ordre public en mer et les agences de l'ELSJ _____	506

***Bibliographie* _____ 507**

I. Table des législations et textes officiels _____	508
A. Droit international _____	508
B. Droit de l'Union européenne _____	513
1. Droit primaire _____	513
2. Droit dérivé _____	514
a) Règlements _____	514
b) Directives _____	519
c) Décisions _____	524
d) Actions communes _____	529

e)	Positions communes _____	530
f)	Autres _____	530
II.	Table des jurisprudences _____	533
III.	Doctrine _____	537
A.	Dictionnaires, Recueils de textes et Encyclopédies _____	537
B.	Ouvrages généraux, Manuels, Traités, Précis et Cours _____	540
C.	Ouvrages spécialisés, Actes de Colloque et Mélanges _____	543
D.	Thèses, Mémoires et Monographies _____	559
E.	Rapports et Commentaires _____	566
F.	Articles et Contributions _____	568
G.	Sources non juridiques _____	616
	Sitographie _____	617
	Index alphabétique _____	619
	Table des matières _____	625

Titre : Contribution de l'UE au maintien de l'ordre public en mer : Étude des politiques européennes relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes

Mots clés : Union européenne – Sécurité maritime – Sûreté maritime – Politiques européennes – Ordre public en mer

Résumé : Un proverbe anglais dit : « *que celui qui veut naviguer sans danger n'aille jamais en mer* ».

La mer, vaste espace de liberté, est aussi le théâtre de nombreux événements tragiques : piraterie maritime, naufrages, marées noires, trafics illicites. Ces phénomènes représentent des risques et des menaces graves pour la vie humaine, l'environnement marin, le transport maritime, mais aussi pour des domaines aussi variés que l'économie, le commerce international, les douanes, la politique extérieure ou encore la défense. Ils constituent autant d'atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes, remettant en question l'ordre public en mer.

Face à ces défis multiformes, une pluralité d'acteurs – États, organisations internationales, opérateurs privés – interviennent selon leurs intérêts et leurs prérogatives.

Parmi ces acteurs, l'Union européenne (UE) joue un rôle central et croissant, reflétant son intérêt stratégique pour la mer et ses multiples enjeux.

Pour garantir le maintien de l'ordre public en mer, l'UE mobilise une diversité de politiques européennes, d'instruments juridiques, d'acteurs et d'initiatives. Ses actions s'étendent des mesures internes à des opérations extérieures, traduisant une approche globale et intégrée de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Cette étude met en lumière l'ampleur et la profondeur de la réponse européenne, qui se distingue tant par sa dimension quantitative que qualitative. Elle souligne ainsi l'importance cruciale de la mer dans les préoccupations stratégiques de l'UE, élevant la question de l'ordre public en mer au rang de priorité majeure.

Title : The EU's contribution to law and order at sea : Study of European policies relating to maritime safety and security

Keywords : European union – Maritime safety – Maritime security – European policies – Public order at sea

Abstract : An English proverb says: " He who would sail safely should never go to sea".

The sea, a vast expanse of freedom, is also the stage for numerous tragic events: maritime piracy, shipwrecks, oil spills, illicit trafficking, and maritime. These phenomena pose significant risks and threats to human life, the marine environment, maritime transport, as well as to diverse domains such as the economy, international trade, customs, foreign policy, and defense. They constitute grave breaches of maritime security and safety, thereby challenging public order at sea.

In response to these multifaceted challenges, a wide range of actors—states, international organizations, and private operators—intervene according to their respective interests and prerogative.

Among these, the European Union (EU) occupies a central and increasingly prominent role, reflecting its strategic interest in the sea and its myriad implications

To safeguard public order at sea, the EU mobilizes a broad array of European policies, legal instruments, stakeholders, and initiatives. Its actions encompass internal measures as well as external operations, embodying a comprehensive and integrated approach to maritime security and safety.

This study highlights the scope and depth of the EU's response, which stands out for both its quantitative scale and qualitative impact. It underscores the critical importance of the sea within the EU's strategic priorities, elevating the preservation of public order at sea to a matter of paramount significance.