



Assemblée européenne de sécurité et de défense
Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale

DOCUMENT A/2051

2 décembre 2009

CINQUANTE-SEPTIÈME SESSION

La surveillance maritime européenne

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de défense par
M. Kurt Bodewig (Allemagne, Groupe socialiste), M. Tarmo Kõuts (Estonie, Groupe fédéré) et
M. Konstantinos Vrettos (Grèce, Groupe socialiste), rapporteurs

CINQUANTE-SEPTIÈME SESSION

La surveillance maritime européenne

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de défense par
M. Kurt Bodewig (Allemagne, Groupe socialiste), M. Tarmo Kõuts
(Estonie, Groupe fédéré) et M. Konstantinos Vrettos (Grèce, Groupe socialiste),
rapporteurs

Rapport transmis au Président du Conseil de l'UEO ; au Secrétaire général de l'UEO ; au Président du Conseil de l'Union européenne ; au Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité ; au Président de la Commission européenne ; à la Commissaire européenne chargée des relations institutionnelles et de la stratégie de communication ; aux Présidents des parlements nationaux et aux Présidents des Commissions des affaires étrangères, de la défense et des affaires européennes des 39 pays représentés au sein de l'Assemblée ; aux Présidents de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN, de l'Assemblée balte, du Conseil nordique, de l'Assemblée parlementaire euro-méditerranéenne, de l'Assemblée parlementaire de la Méditerranée, de l'Assemblée parlementaire pour la coopération économique de la mer Noire, de l'Assemblée parlementaire de la CEI, de l'Assemblée parlementaire de l'OTSC ; au Président du Parlement européen, ainsi qu'aux Secrétaires généraux des Assemblées parlementaires du Conseil de l'Europe, de l'OSCE et de l'OTAN.

La surveillance maritime européenne

RAPPORT¹

présenté au nom de la Commission de défense par M. Kurt Bodewig (Allemagne, Groupe socialiste), M. Tarmo Kõuts (Estonie, Groupe fédéré) et M. Konstantinos Vrettos (Grèce, Groupe socialiste), rapporteurs

TABLE DES MATIÈRES

RECOMMANDATION N° 844

sur la surveillance maritime européenne

EXPOSÉ DES MOTIFS

présenté par M. Kurt Bodewig (Allemagne, Groupe socialiste), M. Tarmo Kõuts (Estonie, Groupe fédéré) et M. Konstantinos Vrettos (Grèce, Groupe socialiste), rapporteurs

- I. La situation maritime : risques et menaces
- II. Les initiatives internationales
 1. Rôle de l'Union européenne
 - (a) Cadre de la Commission
 - (b) Cadre du Secrétariat général
 2. Rôle de l'OTAN
 3. Les coopérations régionales
- III. Le cas particulier de la lutte anti-piraterie
 1. Situation générale
 2. Les acteurs internationaux
 - (a) Les Etats-Unis
 - (b) La France
 - (c) Le rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI)
 - (d) Les actions de l'ONU
 - (e) Le rôle de l'OTAN
 - (f) Les autres nations
 3. Les actions dans le cadre de la PESD
 4. Le rôle de la Commission européenne
- IV. Quel rôle pour les administrations maritimes européennes ?
 1. Un concept de garde-côtes européens
 2. La Grèce
 3. Le cas particulier français
 4. Quelles améliorations possibles ?

LISTE DES MEMBRES DE LA COMMISSION

¹ Adopté par la commission le 3 novembre 2009.

RECOMMANDATION N° 844²
sur la surveillance maritime européenne

L'Assemblée,

- (i) Constatant l'augmentation du trafic commercial européen par voie maritime ;
- (ii) Constatant l'augmentation du risque d'accidents en mer pouvant entraîner des pertes en vies humaines et de graves pollutions ;
- (iii) Constatant l'accroissement des activités illégales dans le domaine maritime, notamment le trafic de stupéfiants, la contrebande et l'immigration illicite ;
- (iv) Estimant par conséquent nécessaire qu'une surveillance des approches maritimes européennes et des zones où le trafic maritime est menacé soit exercée ;
- (v) Constatant, dans chacun des Etats côtiers membres de l'UE, la multiplicité des acteurs concernés – ministère des affaires maritimes, agences, marine de guerre, police, gendarmerie, douanes, ministère des transports, garde-côtes – et l'absence le plus souvent d'autorité de coordination ;
- (vi) Soulignant le rôle important des dispositifs mis en place par les agences de la Commission européenne, telles que l'AESM et Frontex, en matière de sécurité maritime ;
- (vii) Constatant la bonne marche des systèmes de suivi du trafic des navires dans les eaux européennes, Long Range Identification and Tracking (LRIT) et SafeSeaNet (SSN), ainsi que du dispositif de lutte contre la pollution maritime CleanSeaNet (CSN) ;
- (viii) Regrettant le manque de coordination entre tous les acteurs intervenant en mer ainsi qu'entre les diverses agences et administrations civiles et militaires des Etats membres de l'UE ;
- (ix) Consciente de la nécessité d'une approche globale pour le partage d'informations en matière de surveillance maritime ;
- (x) Constatant le fractionnement des systèmes d'information traitant de la situation des navires en mer et leur manque d'interopérabilité ;
- (xi) Se réjouissant des efforts entrepris par l'Union européenne pour mettre en place une coordination dans l'espace maritime européen, et par ailleurs, des résultats positifs affichés par l'initiative de coopération régionale SUCBAS ;
- (xii) Se félicitant des conclusions de la Présidence du Conseil européen (Bruxelles, 29-30 octobre 2009) sur « le renforcement de l'Agence Frontex » et « l'intensification du dialogue avec la Turquie sur les questions de migration » à propos du rapatriement des immigrants clandestins ;
- (xiii) Signalant le regain des actes de piraterie dans le Golfe d'Aden et les eaux somaliennes et le danger que ceux-ci représentent pour l'acheminement de l'aide alimentaire en Somalie et le trafic maritime international ;
- (xiv) Se félicitant du succès de l'opération navale EUNAVFOR ATALANTA au large des côtes somaliennes, et notamment de l'efficacité du dispositif d'escortes systématiques des bâtiments du Programme alimentaire mondial (PAM) ;
- (xv) Se réjouissant des nombreuses opérations navales de lutte contre la piraterie organisées par la communauté internationale (TF 150, TF 151, OTAN, Chine/Russie/Inde/Japon, etc.),

² Adoptée par l'Assemblée le 2 décembre 2009, au cours de sa 3^{ème} séance plénière.

RECOMMANDE AU CONSEIL D'INVITER LES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION DE L'EUROPE OCCIDENTALE, EN TANT QUE MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE, À

1. Soutenir les efforts de la Commission européenne, de l'Agence Frontex et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, visant à coordonner les moyens maritimes européens de surveillance des approches maritimes ;
2. Agir pour améliorer la coordination au sein de leurs propres Etats entre les administrations concernées par la surveillance maritime et désigner une autorité responsable ;
3. Promouvoir une coopération plus poussée entre les Etats membres et les autres agences européennes concernées ;
4. Acquérir des plateformes nationales dédiées à la surveillance des frontières maritimes ;
5. Soutenir l'action de l'Agence européenne pour la sécurité maritime pour améliorer la qualité des données en intégrant les trois systèmes de surveillance SSN/CSN/LRIT au sein du système STIRES (SSN Tracking Information Relay and Exchange System) ;
6. Renforcer le dispositif mis en place par Frontex en vue de l'interception des migrants en mer et du rapatriement des migrants irréguliers ;
7. Poursuivre la mise en place d'une coopération solide avec les pays du sud de la Méditerranée et des côtes africaines de l'Atlantique afin de lutter efficacement contre tous les trafics illicites, notamment les narcotrafics et l'immigration clandestine ;
8. Promouvoir l'initiative SUCBAS à l'échelle européenne en tant que modèle de coopération régionale renforcée ;
9. Poursuivre l'effort de conduite des opérations maritimes de lutte anti-piraterie dans le Golfe d'Aden dans le cadre de l'opération ATALANTA ;
10. Améliorer la sécurité des navires en transit en multipliant les Equipes de protection embarquées (EPE) à bord des bateaux, en mettant en place un échelon chirurgical sur l'une des frégates présentes dans la zone ainsi qu'en renforçant les moyens aériens de patrouille maritime en utilisant d'autres bases, avec le soutien des pays de la région concernés par la lutte contre la piraterie ;
11. Poursuivre l'initiative de conseil et d'assistance mise en place par le COPS et la Commission européenne pour la formation de garde-côtes et l'assistance juridique dans la région Yémen/Djibouti/Somalie/Kenya/Seychelles ;
12. Examiner la création d'un tribunal pénal international pour la piraterie tel qu'il a été proposé par le Groupe de contact sur la piraterie de l'ONU ;
13. Participer au processus de réconciliation en Somalie pour y instaurer l'Etat de droit.

EXPOSÉ DES MOTIFS

présenté par M. Kurt Bodewig (Allemagne, Groupe socialiste), M. Tarmo Kõuts (Estonie, Groupe fédéré) et M. Konstantinos Vrettos (Grèce, Groupe socialiste), rapporteurs

I. La situation maritime : risques et menaces

1. Parmi les pays maritimes de l'Union européenne, les régions côtières contribuent pour plus de 40% au PIB européen tandis qu'environ 90% des échanges de l'UE avec l'étranger et plus de 40% du trafic intra-européen empruntent les voies navigables.
2. L'Union européenne n'a pas d'autre choix que le transport maritime et toutes ses stratégies de transport privilégient cette filière.
3. Les affaires maritimes sont constamment exposées à différentes menaces de nature politique, économique, écologique ou militaire (dont le terrorisme, la piraterie et la criminalité organisée).
4. Ainsi, en ce qui concerne les risques environnementaux, environ 2 000 bateaux font route à tout instant en mer Baltique. Selon les statistiques mensuelles, le nombre de navires présents en mer Baltique est de 3 500 à 5 000. Le trafic maritime a augmenté de 20% entre 2006 et 2008. Le nombre total d'accidents recensés en 2008 était de 135, dont 10% ont été provoqués par des pétroliers à double coque (chiffres tirés du rapport de la Commission d'Helsinki – Commission sur l'environnement marin de la Baltique – sur les accidents de navigation dans la région de la mer Baltique pour 2008).
5. Avec près de 90% du trafic commercial européen se faisant par voie de mer, les frontières maritimes européennes sont devenues des zones stratégiques en termes de sécurité et de sûreté.
6. Les événements récents, et tout particulièrement les menaces sécuritaires provoquées par les divers trafics (stupéfiants, substances psychotropes, armes), l'immigration illégale venant d'Afrique et d'Asie, le terrorisme maritime, ainsi que les graves pollutions d'hydrocarbures, ont montré l'importance d'une surveillance accrue des approches maritimes.
7. Par ailleurs, le regain des actes de piraterie, menaçant le trafic commercial européen, nécessite la mise en place de dispositifs de surveillance anti-piraterie loin des approches de l'Union.
8. La maîtrise des risques liés aux activités s'exerçant dans l'environnement maritime est donc devenue un enjeu stratégique pour l'Union européenne. Cela suppose la maîtrise de l'ensemble des technologies navales et des systèmes de communication ainsi qu'une coordination et une coopération soutenues au niveau européen. En raison de l'absence de frontières matérielles en mer et du caractère global des menaces, une action régionale et commune est une nécessité pour l'Europe.
9. Les différentes agences sectorielles de l'UE (l'Agence européenne pour la sécurité maritime, l'Agence Frontex et l'Agence européenne de défense) visent toutes à favoriser l'action des administrations nationales et la coordination des moyens. De même que la coordination des Etats est requise, l'UE cherche à promouvoir également la coopération civilo-militaire, cette dernière approche étant la seule qui puisse être efficace aussi bien dans les zones côtières qu'en haute mer, lieu de refuge par excellence des diverses menaces maritimes.
10. Ainsi, la surveillance maritime intégrée est devenue l'un des enjeux de la politique maritime européenne. La présidence suédoise en a fait l'une de ses priorités et l'a rappelé les 28 et 29 septembre 2009 en Suède lors de la conférence informelle regroupant les ministres de la défense de l'UE. La surveillance maritime sera renforcée sur le modèle de l'initiative SUCBAS (coopération régionale dans la région de la mer Baltique) qui affiche des résultats positifs. A cet égard, le Ministre suédois de la défense, Sten Tolgfors, a déclaré qu'il ne s'agissait pas de recréer un nouveau mécanisme ou une institution mais de mettre en commun les moyens et de partager les informations, l'objectif n'étant pas d'avoir un grand système européen mais plutôt d'avoir par zone maritime un dispositif analogue qui regroupe les pays riverains.

II. Les initiatives internationales

1. Rôle de l'Union européenne

(a) Cadre de la Commission

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)

11. S'inquiétant des risques dus à l'accroissement rapide du transport maritime (plus de 90% des importations et exportations de l'Union européenne) et de ses conséquences sur la piraterie et la pollution ainsi que de l'immigration illégale par voie maritime, l'Union européenne a créé l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) afin de veiller à la sécurité et à la sûreté maritimes, et de contribuer à la prévention de la pollution. Située à Lisbonne, cette agence est opérationnelle depuis 2003 et compte un peu plus de 200 fonctionnaires.

12. Elle a pour vocation d'assister les instances de la Commission dans la mise en oeuvre du dispositif législatif et réglementaire au sein de l'Union. Elle est au coeur du développement de cette législation dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution, avec pour but l'harmonisation des règlements nationaux.

13. En 2004, le Conseil a décidé de créer un centre de contrôle et d'information à utiliser dans tous les cas d'intervention de secours relevant de la protection civile, et d'étendre la mission de l'Agence à la lutte contre la pollution, mais également et surtout aux « menaces d'actes illicites intentionnels », autrement dit d'étendre les pouvoirs de l'Agence à la sûreté des navires.

14. Dans le but de contrôler le trafic maritime le long des côtes, l'AESM a mis en place un système de surveillance et d'information basé sur trois systèmes d'information : SafeSeaNet (SSN) ; Long Range Identification and Tracking (LRIT) et CleanSeaNet (CSN).

SafeSeaNet (SSN)

15. Le réseau SSN est un système de communication paneuropéen basé sur un système automatique d'identification des navires (AIS, Automatic Identification System) qui permet de repérer et de suivre les navires, et d'obtenir des informations sur leur cargaison.

16. Les stations d'identification sont au nombre de 727 et se situent le long des côtes des pays européens en se concentrant sur trois sous-réseaux : la région baltique, la région de la mer du Nord et la région de la mer Méditerranée. Vingt-deux Etats côtiers de l'UE ainsi que la Norvège et l'Islande participent à ce système.

17. Le rôle de ce système est de renforcer la sûreté du trafic maritime, d'améliorer la réponse face aux autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer telles que les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à une meilleure prévention du risque de pollution maritime.

18. Le système SSN est un système très fiable, fonctionnant en permanence, capable de fournir une réponse rapide en très peu de temps et hautement sécurisé. Il permet de transférer les données entre les fournisseurs (navires, affréteurs, armateurs, agents et autorités locales compétentes) et les demandeurs d'informations (autorités locales et autorités nationales compétentes). Dans le cas de bâtiments non équipés d'AIS, le SSN utilisera des images satellites.

Long Range Identification and Tracking (LRIT)

19. Le système LRIT, établi dans le cadre de la Convention internationale pour la sécurité humaine en mer (SOLAS), est un réseau de satellites de communication recevant des informations sur la position des navires. Les navires (environ 9 600 navires sous pavillons européens) sont reliés au centre de données LRIT où des messages sur leur identité et positions sont collectés toutes les six heures.

20. Mis en place par l'Organisation maritime internationale, ce système permet de renseigner les Etats côtiers en leur fournissant l'identité du navire, sa localisation (jusqu'à 1 000 milles nautiques) dans un délai permettant au gouvernement d'évaluer le risque sécuritaire que représente la présence d'un navire à l'approche de ses côtes. L'Etat du pavillon dont est originaire le navire reçoit quatre

messages par jour sur la position de ses navires à travers le monde. L'information LRIT est également fournie sur demande aux services de recherche et de secours maritimes.

21. Par un système de satellites et de transmission d'informations, des messages arrivent directement aux centres de données LRIT nationaux, régionaux et internationaux et sont constamment échangés. Quarante centres de données LRIT seront bientôt opérationnels à travers le monde. Tous ces centres sont reliés entre eux par un système international d'échange de données.

22. Les Etats membres de l'UE ont décidé la création d'un centre de données LRIT européen. Ce centre, opérationnel depuis juillet 2009, est le plus important en termes de pays membres et de nombre de navires. L'objectif de ce centre est l'identification et le suivi des navires sous pavillons européens.

CleanSeaNet (CSN)

23. Le réseau CSN a été conçu pour lutter contre la pollution maritime. Dans le but d'éviter de nouvelles catastrophes écologiques telles que celles du Torrey Canyon ou de l'Erika, et afin d'empêcher le « dégazage³ » des navires, ce réseau offre à tous les Etats côtiers de l'UE un service de détection des navires pollueurs grâce à un système d'images radars satellites. Disponible depuis avril 2007, il fournit aux Etats membres de précieuses informations sur les positions des navires pollueurs (qui peuvent être doublement vérifiées grâce aux systèmes de surveillance AIS et LRIT), donne l'alerte en cas de marée noire (en l'espace de 30 minutes), assure la délivrance rapide d'images satellites et renseigne sur la position des nappes de pétrole qui peuvent être repérées de nuit comme de jour.

24. En cas d'accident, des bateaux-pompes sont envoyés sur place pour aspirer la nappe de pétrole. Ces bâtiments sont sous pavillon de divers Etats européens, mais leurs manoeuvres sont coordonnées par l'agence.

25. Par ailleurs, du 12 au 16 octobre 2009, le réseau satellitaire CleanSeaNet a participé à sa première opération de surveillance (OSCAR-MED) le long de l'axe Gênes-Barcelone. Tous les pays de l'ouest du bassin méditerranéen y ont pris part sous la coordination du centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle. Ainsi, trois déversements ont été détectés par satellite, puis identifiés et confirmés par avion. Deux navires déversant du fluide pétrolier à l'intérieur d'une zone protégée font actuellement l'objet d'une enquête par les autorités françaises.

26. En mettant en oeuvre ses systèmes de surveillance maritime, l'AESM a pour tâche principale de veiller à la continuité et à la qualité du service 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

27. Pour l'avenir, l'AESM prévoit d'améliorer la qualité des données en intégrant en 2010 si possible les trois systèmes de surveillance SSN/CSN/LRIT au sein du système STIRES (SSN Tracking Information Relay and Exchange System). Un nouveau centre de surveillance maritime (Maritime Support Services) a d'ores et déjà été installé à Lisbonne et vise à contrôler l'ensemble des systèmes SSN, CSN et LRIT.

La Commission

28. L'Union européenne, et plus spécifiquement la Direction générale Justice, liberté et sécurité de la Commission européenne, s'emploie à sécuriser l'espace Schengen, y compris ses frontières extérieures. La Commission a adopté en ce sens une série de mesures pour renforcer les contrôles aux frontières de l'Union, et est à l'origine de la création de l'Agence Frontex.

29. La Commission a la charge du budget de cette agence, qu'elle a sensiblement augmenté en 2007. Aujourd'hui, celui-ci s'élève à 83 millions d'euros.

30. La Commission juge nécessaire d'améliorer la coordination des activités de surveillance maritime à travers une coopération plus poussée entre les garde-côtes des Etats membres et des autres agences concernées. Elle propose également d'orienter les efforts vers un système de surveillance plus interopérable, en regroupant les systèmes déjà existants pour assurer le contrôle et le suivi des

³ Opération de nettoyage des soutes d'un navire qui relâche en surface des produits pétroliers.

opérations de sûreté et de sécurité maritime, la protection de l'environnement maritime, le contrôle des pêches, des frontières extérieures et d'autres activités liées à l'application des lois de l'Etat en mer.

31. Sa participation à la politique de surveillance et à la sauvegarde maritime aux frontières de l'Union va au-delà du financement et de la capacité de faire des propositions. La Commission a adopté en août 2007 un « guide » pour la période 2007-2013, afin de perfectionner un « système européen de surveillance des frontières » (Eurosur) au niveau communautaire et d'encourager les Etats membres à acquérir des plateformes nationales dédiées à la surveillance des frontières, notamment maritimes.

32. En février 2008, la Commission a prévu trois phases dans le perfectionnement du système Eurosur ayant pour objectif de réduire le nombre d'immigrants illégaux qui entrent dans l'UE sans être découverts et le nombre de décès d'immigrants illégaux en sauvant davantage de vies en mer, et de renforcer la sécurité intérieure dans l'ensemble de l'UE :

- assurer l'interconnexion et la rationalisation des systèmes et mécanismes de surveillance existant au niveau des Etats membres ;
- améliorer l'utilisation des outils de surveillance au niveau de l'UE ;
- créer un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE.

33. La Commission prépare actuellement un plan de surveillance maritime intégrée via le regroupement des opérations maritimes des Etats membres. Par ailleurs, la création de ce réseau de surveillance maritime nécessite la fusion des données opérationnelles civiles et militaires à l'intérieur et entre les Etats membres. Le plan prévoit deux mesures phares : la première demande aux 27 Etats membres de définir les acteurs qui auront besoin sur leur territoire de l'accès au réseau de surveillance maritime. Cela comprend différents acteurs tels que les douanes, les autorités judiciaires, les garde-côtes, les forces militaires, etc. ; la seconde s'adresse à la Commission et lui demande de définir avec les gouvernements nationaux un cadre technique non hiérarchique afin de relier tous les systèmes de contrôle et de surveillance de chaque acteur dans le but de créer un environnement commun de partage de l'information. L'idée est donc de structurer le système afin que chaque acteur puisse mettre ses propres données à la disposition des autres acteurs.

L'Agence Frontex

34. Située à Varsovie, l'Agence Frontex, Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des Etats membres de l'Union européenne, est opérationnelle depuis octobre 2005.

35. Frontex coordonne la coopération opérationnelle entre les Etats membres en matière de gestion des frontières extérieures, assiste les Etats membres pour la formation des garde-frontières nationaux, y compris par l'établissement de normes communes de formation, effectue des analyses de risques, suit l'évolution de la recherche dans les domaines présentant de l'intérêt pour le contrôle et la surveillance des frontières extérieures, prête son concours aux Etats membres dans les situations qui exigent une assistance technique et opérationnelle renforcée aux frontières extérieures et leur fournit l'appui nécessaire pour organiser des opérations de retour conjointes.

36. Frontex travaille en liaison étroite avec d'autres partenaires de la Communauté et de l'UE chargés de la sécurité aux frontières extérieures, tels qu'EUROPOL⁴, CEPOL⁵ et l'OLAF⁶, de la coopération douanière et de la coopération en matière phytosanitaire et vétérinaire, afin de promouvoir la cohérence générale.

37. Depuis mai 2007, il existe en Méditerranée un réseau de patrouilles de police communes aux frontières (European Patrol Network-EPN), coordonné par Frontex. Les Etats membres concernés coordonnent ainsi les patrouilles de surveillance de leur police à leurs frontières respectives, ce qui leur permet d'assurer avec une efficacité renforcée la protection des frontières maritimes extérieures

⁴ European Police Office.

⁵ European Police College.

⁶ Office européen de lutte anti-fraude.

de l'UE en Méditerranée. Depuis 2008, des centres nationaux de coordination de patrouilles ont été instaurés, tels que :

- EPN-HERMES dans la région du sud de la Sardaigne ;
- EPN-EUXINE dans la région de la mer Noire et du delta du Danube ;
- EPN-INDALO dans la région du sud des côtes espagnoles.

38. Depuis 2008, Frontex coordonne des opérations conjointes au niveau des frontières maritimes sud :

- l'opération HERA, menée conjointement par le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Italie, l'Espagne et le Portugal, traite des problèmes relatifs à l'immigration illégale en provenance des pays d'Afrique de l'Ouest et à destination des îles Canaries ;
- l'opération MINERVA, menée conjointement par le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, les Pays-Bas, la Belgique, l'Autriche, la Roumanie et la Pologne, combat l'immigration illégale en provenance du Maroc et à destination de l'Espagne et plus particulièrement des ports de Ceuta, Algeiras, Almeria et Tarifa ;
- l'opération NAUTILUS, menée conjointement par la France, le Royaume-Uni, le Portugal, l'Italie, la Grèce, l'Allemagne, la Roumanie et la Lettonie, vise à renforcer toutes les activités de contrôle des frontières en Méditerranée centrale et à contrôler l'immigration illégale en provenance des pays du Maghreb et du nord de l'Afrique et à destination de Malte et de l'Italie ;
- l'opération POSEIDON, accueillie par la Grèce et menée conjointement par les forces des onze Etats membres de l'UE et des Etats associés à Schengen, combat l'immigration illégale dans la partie orientale de la Méditerranée (de la mer Egée aux côtes égyptiennes).

39. En 2008, l'Italie a détecté 37 000 franchissements illégaux des frontières maritimes, principalement aux alentours de l'île de Lampedusa, mais aussi en Sicile, en Sardaigne et en Italie continentale. La Grèce a détecté 31 700 franchissements illégaux, notamment à Lesbos, Chios, Samos, Patmos, Leros et Kos. L'Espagne a rapporté la détection de 16 200 franchissements illégaux de ses frontières maritimes.

40. La part du budget de Frontex attribuée aux affaires maritimes en 2008 s'élevait à 62% du budget total.

41. La Commission prévoit de proposer des mesures de renforcement de Frontex en 2010, notamment au sujet de l'interception des migrants en mer et du rapatriement des migrants irréguliers. Le Conseil européen a appuyé ces mesures en insistant sur l'amélioration de la coopération opérationnelle entre Frontex et les pays d'origine des immigrants.

L'Institut pour la protection et la sécurité des citoyens

42. Situé en Italie, l'Institut fournit une assistance technologique et scientifique aux politiques de l'Union européenne. Sa mission est de fournir des résultats de recherches et de soutenir les responsables politiques de l'Union européenne dans le cadre de la sécurité globale et de la protection des citoyens européens contre les accidents, les attaques délibérées, la fraude et les actions illégales à l'encontre des politiques européennes.

43. Le programme de surveillance maritime (MASURE) a débuté en 2007 et couvre une large gamme d'activités en rapport avec le contrôle du trafic maritime, la pollution maritime, le trafic de conteneurs et la sécurité portuaire.

44. En 2009, MASURE a été scindé en deux actions différentes : VESPO pour la surveillance maritime et la sécurité des ports et CONTRAFFIC pour le contrôle de trafic de conteneurs.

45. La surveillance maritime et la sécurité des ports (VESPO) visent à fournir un support technique et scientifique au développement de la politique maritime intégrée européenne concernant la sécurité et la sûreté maritimes dans des domaines tels que l'immigration illégale, le transport maritime, les

activités de pêche illégales non déclarées et non régulées, la protection de l'environnement maritime et la sécurité portuaire. VESPO explore des systèmes qui permettraient d'avoir une bonne image du trafic maritime, tels que les drones (UAV).

(b) Cadre du Secrétariat général

Le Comité militaire de l'UE (CMUE)

46. Un concept maritime de réaction rapide a été approuvé par le CMUE en 2007. C'est un mécanisme de génération de forces maritimes destiné à permettre l'activation d'une composante navale de la réaction rapide militaire que l'UE pourrait avoir besoin de mettre en oeuvre en cas de crise. Lors de la réunion informelle de Göteborg en septembre dernier, les ministres européens de la défense ont souligné l'importance d'une étroite coopération civilo-militaire en matière de surveillance maritime. En effet, les données rassemblées et analysées par la branche militaire telles que les images satellites de haute résolution, les patrouilles aériennes ou les plateformes autonomes ISTAR sont très précieuses également pour la branche civile. L'optimisation de la surveillance maritime passe donc désormais également par une étroite coopération civilo-militaire.

L'Agence européenne de défense(AED)

47. L'AED est une agence de l'Union européenne créée en 2004. Cette institution fait partie du second pilier de l'UE (PESC). Son siège est à Bruxelles. Le chef de l'Agence est le Secrétaire général/Haut représentant pour la PESC.

48. L'AED a pour mission d'assister le Conseil et les Etats membres dans leurs efforts pour améliorer les capacités de défense de l'UE et l'interopérabilité des systèmes existant dans le domaine de la gestion des crises. Elle le fait par une approche globale et systématique des besoins de la politique européenne de sécurité et de défense et en favorisant la coopération entre les Etats membres de l'UE dans le domaine des équipements et de la recherche et technologie européennes de défense. L'AED travaille en liaison étroite avec l'Etat-major de l'UE et avec son Comité militaire.

49. L'initiative MARSUR (coopération entre seize pays membres de l'UE) étudie les moyens de constituer de futures capacités à partir des systèmes et initiatives de surveillance maritime existant actuellement en Europe. L'Agence a recruté cinq « Wise Pen » dont le mandat est fondé sur la volonté de rapprocher les piliers de l'UE ; leur rapport final est prévu pour mars 2010.

50. La protection des frontières maritimes est indispensable pour pouvoir assurer la sécurité et la prospérité en Europe. Dans cette optique, l'AED a mis sur pied le Plan de développement des capacités (CDP, Capability Development Plan). Son objectif est de fournir des éléments pouvant faciliter les décisions en matière de choix capacitaires nationaux, de stimuler leur coopération et de faciliter le lancement de nouveaux programmes fédérateurs qui répondent aux lacunes présentes et futures de l'UE. Dans cette optique, l'AED et le CMUE oeuvrent à la mise en place d'un réseau européen de surveillance maritime et projettent de développer un nouveau programme de déminage maritime pour remplacer les capacités obsolètes à l'horizon 2018. La Belgique, l'Estonie, la Finlande, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suède et la Norvège participent à ce projet. L'AED développe également un projet de futurs drones de surveillance. La mise en place de nouveaux drones (UAV) devrait permettre leur lancement et leur récupération directement depuis le pont d'un navire. La Finlande, la France, l'Allemagne, la Pologne, le Portugal, l'Espagne et la Suède participent à ce projet.

2. Rôle de l'OTAN

51. A la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 à New York, l'Organisation du Traité de l'Atlantique nord (OTAN) a activé pour la première fois l'article 5 (défense collective). En 2001, pour intensifier la lutte contre le terrorisme, l'OTAN a lancé sa seule opération antiterroriste au titre de l'article 5 en Méditerranée orientale sous le nom d' « Active Endeavour ». La présence accrue de l'OTAN en Méditerranée a renforcé le programme de coopération sécuritaire de l'Alliance avec sept pays de la région méditerranéenne élargie – Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Maroc, Mauritanie et Tunisie.

52. L'opération Active Endeavour, qui est commandée depuis le Quartier général du Commandement de composante maritime des forces alliées de Naples (CC-Mar Naples), vise à détecter et décourager les activités terroristes en Méditerranée, et à s'en protéger.

53. Le but est de connaître la situation de tous les navires dans la zone Méditerranée et de les surveiller pour détecter ceux dont le comportement est inhabituel ou suspect. Pour cela, le quartier général de Naples, en liaison avec un total de 24 pays avoisinants, fusionne toutes les informations sur la situation maritime. En outre, il a établi des liaisons avec les agences internationales concernées (Frontex, Europol et l'OMI), l'Etat-major ONU pour le Liban et la Task Force 150 dans l'océan Indien et le Golfe arabo-persique.

54. En mars 2003, l'opération Active Endeavour a été étendue à l'escorte de bateaux non militaires pour la traversée du détroit de Gibraltar, à la demande d'Etats membres de l'Alliance, à l'aide de patrouilleurs rapides appartenant à des Etats membres de l'OTAN (Allemagne, Danemark, Norvège). L'Espagne fournit des moyens supplémentaires dans le détroit. Deux nouveaux pays apportent également leur appui depuis peu : la Russie (depuis septembre 2006) et l'Ukraine (depuis juin 2007). Des contacts ont été pris par échange de lettres avec le Maroc et la Géorgie.

55. En juin 2004, l'OTAN a étendu le domaine d'action de la mission à l'ensemble de la Méditerranée.

3. Les coopérations régionales

La région Méditerranée

56. La principale coopération régionale est organisée sous l'égide de l'UE dans le cadre de l'Agence Frontex, comme cela a été montré dans les chapitres précédents.

57. L'UE coopère étroitement avec le Maroc. En effet, avec ses 3 500 kilomètres de côtes, réparties de part et d'autre de Gibraltar, entre Atlantique et Méditerranée, à proximité immédiate de l'Europe et des plus importants flux de navigation de la planète, le Maroc a une responsabilité maritime grandissante. La coopération soutient donc la mise en place d'un centre de surveillance maritime dans le détroit de Gibraltar, près de Tanger, et celle d'un système de surveillance de la navigation de l'ensemble des côtes du Maroc.

Le processus de Barcelone

58. Le dialogue 5+5 a été renforcé par la mise en place de l'Union méditerranéenne qui propose de développer une véritable chaîne sémaphorique sur le pourtour de la Méditerranée. L'Union rassemble des Etats riverains de la Méditerranée (Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Mauritanie, Monaco, Monténégro, l'Autorité palestinienne, Syrie, Tunisie, Turquie et Ligue arabe) et l'ensemble des Etats membres de l'UE. Ce partenariat propose entre autres un plan de dépollution de la Méditerranée à hauteur de 22 millions d'euros pour la période 2009-2010.

La région de la mer Noire

59. Avec l'entrée en janvier 2007 de la Bulgarie et la Roumanie dans l'Union européenne, la prospérité, la stabilité et la sécurité autour de la mer Noire sont devenues des priorités.

60. En février 2008, la réunion ministérielle de la Synergie de la mer Noire à Kiev a appuyé l'idée de coopération régionale entre l'Union européenne et la région de la mer Noire, notamment en matière de politique maritime. Etant donné les énormes besoins au niveau du transport d'hydrocarbures, la sécurité maritime dans cette zone reste une priorité.

La région de la mer Baltique

61. Les pays nordiques et ceux de la mer Baltique coopèrent dans de nombreux domaines relevant de la politique de défense. Cette mer presque fermée, peu profonde, connaît de graves problèmes de pollution. Le transport maritime y est extrêmement intensif. Au moins 40 000 tonnes de munitions datant des deux guerres mondiales en tapissent le fond. Le projet de gazoduc Nordstream entre la Russie et l'Allemagne risque également de fragiliser cet environnement. La Commission a donc soumis une proposition de stratégie coordonnée pour la région de la mer Baltique.

62. Les pays riverains ont renforcé leur coopération en matière de surveillance maritime et de contrôle de navigation via une coopération inter-agences (garde-côtes, systèmes de contrôle de trafic, centre de coordination de secours maritime et aérien, police, douanes, autorités portuaires et courtiers maritimes de navires). Plusieurs initiatives ont été mises en oeuvre dans le cadre d'une coopération régionale :

- SUCFIS (Sea Surveillance Cooperation Finland Sweden) ;
- SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea) : coopération entre six Etats de la mer Baltique (Finlande, Danemark, Suède, Estonie, Lituanie et Allemagne), visant au renforcement de la surveillance maritime en fournissant à ces pays une image intégrée de la situation dans la Baltique, la mer du Nord et la mer de Norvège.

63. Le 10 novembre 2008, l'UE a lancé un programme de déminage de la mer Baltique. Seize bâtiments estoniens, lituaniens, allemands, français, suédois, danois et polonais participent à l'exercice. La présidence suédoise a réaffirmé récemment une stratégie pour la mer Baltique. Dans le souci d'améliorer la qualité de l'environnement et d'accroître la sécurité maritime, l'accent est mis sur une coopération renforcée, notamment sur la mise en place de formations communes pour les autorités douanières.

64. L'objectif principal en vue d'améliorer la surveillance maritime dans la mer Baltique réside dans une coopération renforcée entre le civil et le militaire.

Le Centre régional virtuel de trafic maritime (V-RMTC)

65. C'est à Venise que la marine italienne accueille tous les deux ans, depuis 1996, le Symposium régional des marines militaires de la Méditerranée et de la mer Noire. La marine italienne a proposé aux 25 délégations et aux diverses institutions internationales présentes un projet innovant, appelé le Centre régional virtuel de trafic maritime (ou Virtual Regional Maritime Traffic Centre – V-RMTC). Ce Centre est un réseau virtuel qui relie les centres opérationnels de toutes les marines adhérant à cette initiative. Ce réseau, qui s'appuie sur les capacités d'Internet, fournit des informations non classifiées sur les navires marchands de 300 tonnes ou plus. Les données sont fournies dans un format spécifique (MERSIT), mis au point par la marine italienne, et rassemblées par un hub situé au QG du CINCPAC (Commandant en chef de la flotte italienne), ce qui permet de les mettre à la disposition de tous les participants. Ce système, qui exploite Internet, des plateformes et des logiciels commerciaux, est développé par la marine italienne et se révèle peu onéreux et facile à gérer. Il est pleinement opérationnel depuis le 20 septembre 2006. Parallèlement à ces progrès techniques, un cadre juridique, appelé « arrangement opérationnel », a été mis au point lors du sixième symposium des marines militaires tenu le 12 octobre 2006 ; ce document a été signé par les pays suivants : le Portugal, l'Espagne, la France, la Slovénie, la Croatie, le Monténégro, l'Albanie, la Grèce, la Turquie, Chypre, Malte, la Jordanie, Israël, la Roumanie, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Les progrès ont abouti, lors du Comité directeur 5+5 de Nice (13-15 novembre 2006), à la présentation par la délégation italienne du document final prévoyant la mise en place d'un réseau V-RMTC 5+5.

66. En 2007, l'Allemagne et la Bulgarie ont rejoint le Centre, suivies en 2008 de la Belgique, de la Géorgie, des Pays-Bas et du Sénégal.

L'initiative Adriatique-Ionienne

67. L'Italie participe également depuis mai 2000 à l'Initiative Adriatique-Ionienne (IAI), lancée par la Déclaration d'Ancône lors de la Conférence du même nom. L'IAI regroupe l'Italie et les pays du bassin adriatique et ionien, soit l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, la Grèce, la Serbie, le Monténégro ainsi que la Slovénie. Son conseil est présidé à tour de rôle par les huit pays membres. C'est le premier pilier de l'IAI qui traite les problèmes de sécurité et de lutte contre les infractions grâce à une coopération nationale des pays participants. Les marines italienne et grecque sont chargées de développer un projet naval incluant les marines des sept pays membres afin de faciliter la surveillance de la région adriatique et ionienne. En juin 2009, l'IAI s'est consolidée avec la création d'un Secrétariat permanent.

L'Euromarfor

68. Créée en 1995, l'Euromarfor est une force navale européenne non permanente mais préstructurée, constituée de bâtiments espagnols, français, italiens et portugais, pouvant être regroupés en mer dans de brefs délais. Tout comme l'Eurofor, l'Euromarfor est une contribution multinationale au catalogue de forces de l'UE, capable de remplir les missions de Petersberg. Sa première mission opérationnelle a été menée en octobre 2002 dans le cadre de l'opération Coherent Behaviour de surveillance maritime en Méditerranée orientale.

69. La vocation de l'Euromarfor est de participer aux opérations conduites sous l'égide de l'Union, mais elle peut également être engagée dans le cadre de l'OTAN ou de toute autre organisation ou coalition multinationale. Ce fut le cas au cours du déploiement Resolute Behaviour, où un task group de l'Euromarfor a participé, de février 2003 à décembre 2004, à l'opération Enduring Freedom de lutte contre le terrorisme au large de la Corne de l'Afrique.

70. Le commandement de l'Euromarfor est assuré par rotation de deux années par l'autorité navale de chacune des quatre nations participantes.

La région Côtes africaines/Canaries

71. La principale coopération régionale est organisée sous l'égide de l'UE dans le cadre de l'Agence Frontex. Plusieurs pays de l'Union participent à la surveillance des côtes des îles Canaries : Espagne, France, Italie et Portugal. Depuis 2008, le nouveau plan RABIT (Rapid Border Intervention Teams), coordonné par l'Agence Frontex, permet de détacher temporairement des garde-frontières d'un Etat membre pour assister les garde-frontières nationaux d'un autre Etat membre lorsque celui-ci est confronté à un afflux massif de ressortissants de pays tiers tentant d'entrer illégalement sur son territoire.

72. En 2007, la Commission a approuvé un programme européen de coopération territoriale transnationale entre les archipels de Madère et des Açores et les îles Canaries pour la période 2007-2013. Ce programme prévoit en outre le renforcement de la gestion de l'environnement et de la prévention des risques, notamment à travers la sécurité maritime et côtière.

Le projet Sea Horse

73. A l'initiative de la Guardia civil espagnole, le projet européen Sea Horse regroupe l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, le Portugal, la France, le Maroc, la Mauritanie, le Cap-Vert et le Sénégal. Sea Horse est financé par l'UE parce qu'il représente un des projets de l'initiative européenne « Routes migratoires » (2006-2009).

Le projet Atlantis

74. Ce projet a été présenté par la Direction fiscale et des frontières de la Guardia civil espagnole. Il vise à renforcer la surveillance maritime des îles Canaries. Il s'agit d'un complément au programme Sea Horse. Il aide la Mauritanie et le Sénégal à établir un service maritime moderne et efficace pour lutter contre l'immigration illégale issue de leur pays et se dirigeant vers le sud de l'Espagne.

Coopération avec le Sénégal

75. Un accord de coopération « gestion concertée » entre l'Espagne et le Sénégal (dans le cadre de l'Agence Frontex) a été signé en septembre 2006, et renouvelé en juillet 2007. L'objectif de cet accord est de juguler le phénomène de l'émigration clandestine. Cette coopération est conduite par un « commandement mixte », qui répartit les rôles entre les Européens, en charge de la navigation, et les Sénégalais, exerçant les fonctions de police pour l'interpellation et l'identification des personnes embarquées.

76. Le succès de Frontex passe essentiellement par la coopération avec les Etats africains, d'où partent les clandestins, doublée d'une campagne de communication afin de lutter contre l'émigration clandestine : l'arraisonnement des pirogues est filmé par les autorités sénégalaises et diffusé à la télévision pour dissuader les jeunes Sénégalais tentés par l'émigration clandestine. La présence dans chaque patrouille d'un officier sénégalais est obligatoire. Seule la police et la marine sénégalaises effectuent les arrestations de clandestins.

77. La coopération entre le Sénégal et l'UE semble fructueuse. En effet, une cinquantaine de fonctionnaires de la police, des douanes et de la gendarmerie sénégalaises ont suivi une formation délivrée en commun par des experts français, espagnols, britanniques et portugais sur le thème de la lutte contre l'acheminement vers l'Europe de produits stupéfiants par voie maritime. De nombreux kilos de cocaïne ont pu être saisis.

Coopération avec la Turquie

78. Au-delà de l'activation du plan POSEIDON de surveillance des frontières, les Européens cherchent le soutien de la Turquie en Méditerranée orientale. En tant que pays candidat à l'UE, la Turquie devrait coopérer plus efficacement pour réadmettre les immigrants illégaux en provenance de ses côtes. A cet égard, la conclusion rapide d'un accord de réadmission de l'UE avec la Turquie revêt une importance vitale, tout comme la mise en oeuvre effective des accords bilatéraux de réadmission déjà conclus avec des Etats de l'UE. Le rapport de la Commission de novembre 2006 constatait des progrès, notamment dans les domaines de l'asile, de la gestion des frontières, de la lutte contre la traite des êtres humains et de la coopération douanière et policière. L'alignement sur l'acquis communautaire en matière de gestion des frontières est en cours, mais des efforts considérables sont encore nécessaires en ce qui concerne les migrations, la lutte contre la criminalité organisée, le blanchiment de capitaux et la coopération judiciaire en matière civile et pénale. Le groupe de travail chargé de l'élaboration de la stratégie globale d'alignement de la législation turque sur l'acquis communautaire a conclu ses travaux en ce qui concerne la gestion des frontières, et un plan d'action national pour la mise en oeuvre de la stratégie de gestion intégrée des frontières a été adopté en mars 2006. Frontex négocie actuellement avec la Turquie un arrangement pratique en matière de coopération opérationnelle, notamment pour la réadmission des migrants irréguliers.

III. Le cas particulier de la lutte anti-piraterie

1. Situation générale

79. Malgré une rémission en 2005-2006, lorsque la Somalie était sous le régime des tribunaux islamiques, les activités de piraterie se sont déplacées du port de Mogadiscio et du Sud de la Somalie vers le golfe d'Aden, qui offre aux pirates un bien plus grand choix de cibles car c'est une zone de trafic beaucoup plus dense. Il n'y a plus à proprement parler de gouvernement en Somalie depuis 1991, date à laquelle a commencé la lutte sanguinaire pour le pouvoir. Le gouvernement ne contrôle pas le pays et l'aide internationale destinée aux plus démunis est menacée car les convois humanitaires sont attaqués et les marchandises pillées. La Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM), qui est constamment attaquée, ne parvient pas à maîtriser la situation. Si cette crise interne n'est pas réglée, il ne sera pas possible de créer les structures administratives nécessaires en Somalie pour combattre efficacement la piraterie. La communauté internationale doit poursuivre ses efforts concertés pour mettre en route un processus de paix dans ce pays ; il s'agit de mettre en oeuvre l'accord de Djibouti (2009) et de renforcer la police somalienne. L'Union africaine a un rôle majeur à jouer avec le soutien des forces de maintien de la paix des Nations unies.

80. Les attaques de bâtiments au large des côtes somaliennes représentent pour la population une source de revenus devenue habituelle : les rançons demandées sont en effet énormes (80 millions de dollars en 2008) et les risques minimes. Selon les informations du Bureau maritime international (BMI), les actes de piraterie dans cette région ont augmenté de 75 % en 2008. En 2009, au cours des six premiers mois, au large des 3 700 kilomètres de côtes somaliennes, 111 bâtiments ont été attaqués et 31 ont été interceptés.

81. Depuis le mois d'avril 2009, les activités des pirates connaissent un regain d'intensité spectaculaire en dépit de la présence des forces navales de plusieurs pays déployées dans la zone. Cependant, le voilier français le *Tanit*, à destination de Zanzibar, capturé au large du Puntland, de même que le porte-conteneurs américain le *Maersk-Alabama*, attaqué à 270 milles nautiques des côtes somaliennes et transportant une cargaison du PAM, ont chacun été libérés suite à des opérations dites de « vive force » par les marines française et américaine. Au cours de l'opération française, trois pirates sur quatre ont été appréhendés et rapatriés en France afin d'y être jugés.

82. Sur les 3 700 km de côtes de la Somalie, la piraterie est endémique, et de plus, elle a changé d'échelle et n'a plus grand-chose à voir avec celle des années 1980, lorsque de simples pêcheurs dévalisaient les équipages de bateaux étrangers accusés de pêcher illégalement dans les eaux somaliennes.

83. Les pirates utilisent des petites embarcations appelées « skiffs », qui combinent rapidité et maniabilité mais qui offrent un faible rayon d'action. Aussi, l'emploi de « bateaux-mères » permettant de mettre à l'eau les skiffs à de très grandes distances des côtes a fait son apparition. Ces bateaux sont généralement des chalutiers capturés près des côtes et utilisés comme base arrière pour d'autres attaques. Depuis peu, il a été prouvé que les pirates se cachent en partant à la remorque de bateaux de migrants clandestins, ce qui complique d'autant plus le travail d'interception des forces sur place.

84. Les pirates du golfe d'Aden mettent donc en place des opérations toujours plus professionnelles grâce à l'acquisition de matériel de plus en plus sophistiqué et à une organisation efficace. En outre, leur méthode semble devenir plus agressive avec l'acquisition de MANPADS (missiles surface-air tirés à l'épaule) qui menacent les avions et les hélicoptères volant à basse altitude.

2. Les acteurs internationaux

85. Cette recrudescence des attaques de piraterie a alarmé les autorités nationales et les a poussées à trouver une solution conjointe au problème. Tous les Etats concernés soutiennent les dispositions actuellement prises par les Nations unies, l'UE et l'OTAN pour combattre la piraterie par des moyens plus efficaces et mettre en place un cadre juridique permettant la capture des pirates car il n'est pas tolérable qu'il soit impossible d'arrêter les pirates ou que ceux-ci doivent être relâchés faute de législation appropriée.

(a) Les Etats-Unis

86. Depuis 2002, les Etats-Unis ont mis en place, dans le cadre de la lutte mondiale contre le terrorisme, une Task force internationale, la TF 150, qui opère dans l'océan Indien. De facto, cette force est intervenue plusieurs fois pour combattre la piraterie. En janvier 2009, les Etats-Unis ont créé une Task force 151, spécifiquement dédiée à la lutte anti-piraterie, dont l'état-major est à Bahreïn et à laquelle participent également la Turquie, la Corée du Sud, Singapour et le Royaume-Uni. Mais c'est surtout sur le plan politique que les Etats-Unis ont pris plusieurs initiatives depuis avril 2009 : participation active à la Conférence sur le maintien de la paix et le développement en Somalie ; demande de réunion du groupe international de contact sur la piraterie (ONU) ; ouverture de discussion avec les « autorités » somaliennes à Mogadiscio mais aussi Puntland et Somaliland et mise en place d'une coordination entre gouvernement, compagnies maritimes et assureurs.

(b) La France

87. La France est l'un des pays qui mènent le plus d'opérations de lutte contre la piraterie car elle maintient depuis plusieurs décennies déjà une présence navale dans l'océan Indien (ALINDIEN), et elle est présente dans le cadre multinational de la TF 150. Depuis décembre 2001, un protocole de contrôle naval volontaire (CNV) a été établi entre la marine française et les armateurs. Elle a conduit deux opérations de vive force pour libérer des voiliers et arrêter les pirates.

(c) Le rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI)

88. Dès 2005, l'OMI avait attiré l'attention de l'ONU sur la recrudescence de la piraterie. En novembre 2007, l'organisation adoptait une résolution sur la piraterie au large des côtes somaliennes par laquelle elle demandait à la Somalie de prendre toutes mesures nécessaires pour endiguer ce fléau. En 2008, l'OMI a été à l'origine des importantes résolutions du Conseil de sécurité (1814, 1816, 1838 et 1844) en organisant des rencontres entre les Etats concernés et les membres du Conseil de sécurité.

89. En janvier 2009, l'OMI a présidé une réunion régionale à Djibouti, à laquelle ont participé 17 des 21 Etats de la région. Ceux-ci ont adopté un code de conduite, aux termes duquel ils s'engagent à instaurer une coopération régionale plus étroite et s'accordent, en conformité avec le droit international, à arrêter et poursuivre les pirates présumés, à saisir les navires suspects (bateaux-mères, skiffs), à porter secours aux navires et à leur équipage, et à conduire des opérations communes entre eux et avec les autres forces étrangères présentes. Cet accord prévoit notamment la mise en place d'un

réseau de trois centres d'information (à Mombasa, Dar es Salam et Sanaa) et l'ouverture d'un centre de formation régional à Djibouti pour les agents chargés de la lutte contre la piraterie. Ce code de conduite appelle également les Etats à prendre des mesures appropriées dans leur législation nationale afin de faciliter l'arrestation et les poursuites judiciaires contre les pirates.

(d) Les actions de l'ONU

90. Le Conseil de sécurité a adopté plusieurs résolutions sur ce sujet en 2008 :

- 1814 : mise en place d'un accompagnement des navires du Programme alimentaire mondial ;
- 1816 : possibilité pour les navires de guerre de poursuivre des pirates dans les eaux territoriales somaliennes ;
- 1838 : mise en place d'une zone de patrouille de sécurité maritime (MPSA) dans le golfe d'Aden qui a permis la mise en place du corridor international recommandé (IRTCE – International Recommended Corridor) ;
- 1846 : prorogation de douze mois de la Résolution 1816, permettant ainsi la mise en oeuvre de l'opération Atalante.

91. En outre, un groupe de contact sur la piraterie somalienne a été créé en janvier 2009 au siège des Nations unies sur la base de la Résolution 1851 du Conseil de sécurité. Ce groupe se subdivise en quatre groupes de travail. Le premier, présidé par le Danemark, est chargé des questions juridiques et cherche notamment à créer une sorte de tribunal pénal international pour la piraterie. Le second, présidé par le Royaume-Uni, porte sur le développement des capacités, le partage de l'information et la coordination opérationnelle et militaire. Le troisième, présidé par les Etats-Unis, traite de la coordination des activités commerciales. Enfin, le dernier, présidé par l'Egypte, s'occupe de l'information publique. Les groupes de travail se sont réunis régulièrement depuis la création du groupe de contact et ont déjà obtenu quelques résultats dont l'adoption de la déclaration de New York par laquelle plusieurs Etats du pavillon s'engagent à promouvoir les meilleures pratiques pour prévenir la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, et la création de deux fonds d'affectation spéciale, l'un pour appuyer la création de centres régionaux de partage des informations sur la piraterie, et l'autre pour couvrir les frais liés à la traduction en justice des pirates.

(e) Le rôle de l'OTAN

92. Depuis octobre 2008, l'OTAN a détaché par périodes ses groupes maritimes permanents (SNMG 1 et 2) pour participer à la surveillance des eaux somaliennes et à l'escorte des navires du PAM. Depuis août 2009, l'opération Ocean Shield comporte un volet d'aide aux Etats régionaux pour développer leurs capacités de lutte contre la piraterie.

(f) Les autres nations

93. La Chine, la Russie, l'Inde, le Japon, le Pakistan, la Malaisie, Singapour, la Turquie et d'autres pays contribuent également aux opérations de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, justifiant leur participation par les résolutions adoptées par les Nations unies. Certains de ces pays, comme le Pakistan, le Japon et la Turquie, ont rejoint la Task Force 151, tandis que d'autres comme la Russie, la Chine et l'Inde ont gardé un statut indépendant, coordonnant leurs actions avec celles des forces européennes et de la Task Force 151.

3. Les actions dans le cadre de la PESD

94. L'Union européenne avait créé à l'été 2008 une Cellule de coordination de la lutte contre la piraterie (EU NAVCO) au large des côtes somaliennes, basée à Bruxelles. Son objectif principal était de coordonner les moyens mis en place par les Etats membres dans le cadre de l'accompagnement des navires vulnérables.

95. En novembre 2008, l'UE a réorganisé les activités de la Cellule EU NAVCO et mis en place une opération dénommée « EUNAVFOR Somalie – Opération Atalanta », dont l'Etat-major d'opérations se situe à Northwood, au Royaume-Uni. Les forces déployées opèrent jusqu'à 500 milles

nautiques au large des côtes de la Somalie et des pays voisins. En septembre 2009, treize frégates dont une norvégienne, trois avions de patrouille maritime (deux PC3 Orion allemand et espagnol et un Atlantique II français) et un système de détection de commandement aéroporté français (AWACS⁷) ont été engagés dans l'opération.

96. Cette opération a pour mission de fournir une protection aux navires du Programme alimentaire mondial (PAM), notamment par une présence à bord de militaires armés, de protéger les navires marchands dans les zones du golfe d'Aden et de la Somalie et d'appréhender, retenir ou transférer des personnes ayant commis des actes de piraterie afin d'en permettre la poursuite judiciaire.

97. En pratique, EU NAVFOR effectue trois types de missions :

- les escortes des navires PAM, notamment de Mombasa à Mogadiscio ;
- des escortes qui s'articulent autour du concept de « Groupe de transit » (Transit Group Concept) regroupant plusieurs navires pour leur traversée du golfe d'Aden. Pour ce faire, en accord avec l'OMI et les autorités américaines, un corridor maritime a été mis en place sous le nom d'IRTC (International Recommended Transit Corridor) ;
- des patrouilles de routine dans le golfe d'Aden pour détecter ou dissuader les embarcations pirates.

98. Une dizaine d'Etats membres ont déclaré leur contribution au début de l'opération (la France, la Grèce, le Royaume-Uni, la Suède, l'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas, le Portugal, la Belgique et l'Italie). Parmi ceux-ci, sept nations apportent une contribution opérationnelle permanente : l'Allemagne, l'Espagne, la France, la Grèce, le Royaume-Uni, l'Italie et la Suède. En mars 2009, la Suisse a rejoint l'opération, mettant à disposition un effectif réduit dont la mission est limitée à la protection des navires du PAM. La Norvège, la Belgique et les Pays-Bas y participent également depuis l'été 2009. La Croatie et le Luxembourg sont en train de finaliser leurs contributions.

99. Pour ce qui est de l'efficacité de ce dispositif, on constate que depuis la mise en place d'escortes systématiques des bâtiments du PAM, l'aide alimentaire parvient régulièrement en Somalie. Au premier semestre 2009, 33 escortes ont été mises en place pour acheminer 224 000 tonnes de nourriture, ce qui a permis de nourrir approximativement 1,6 million de personnes.

100. En ce qui concerne le golfe d'Aden et les eaux somaliennes, EU NAVFOR et l'action internationale ont en général permis une diminution notable des attaques de nuit et une forte diminution des attaques réussies.

101. Depuis janvier 2009, 68 pirates ont été arrêtés. Même si le nombre d'attaques a significativement augmenté en 2009, le taux de réussite des pirates est en baisse puisqu'en 2008, sur 111 incidents, seulement 69 ont été mis en échec alors que sur le premier semestre 2009, sur 109 attaques, 81 ont été déjouées. Ainsi depuis avril 2008, les forces européennes ont procédé à l'arrestation de 170 pirates ; 92 ont été remis à la justice, 27 suspects n'ont pas été poursuivis, un suspect a été tué et trois autres blessés.

102. Cependant l'immensité de la zone à couvrir et la rapidité des attaques « pirates » sont telles qu'il faudrait un nombre beaucoup plus important de bâtiments porte-hélicoptères. Selon certains calculs théoriques il en faudrait quarante-cinq et huit avions de patrouille maritime sur zone simultanément.

103. Outre la force EU NAVFOR à la mer, l'Etat-major de l'opération Atalanta a organisé deux réseaux de transmission de données internationales qui sont utilisés par tous les acteurs internationaux engagés dans la lutte anti-piraterie au large des côtes de Somalie :

- Le TEXWEB relie toutes les autorités à terre et en mer et tous les bâtiments engagés dans la lutte anti-piraterie. Il permet d'échanger quasi instantanément des informations sur les bâtiments marchands de la zone et la coordination en temps réel de tous les acteurs selon les procédures du « chat ».

⁷ Airborne Warning and Control System.

- Le MSCHOA, Centre de sécurité maritime – Corne de l’Afrique (Maritime Security Centre – Horn of Africa), est un centre installé à Northwood au sein de l’Etat-major de l’opération Atalanta qui diffuse toutes les informations relatives à la piraterie dans cette zone par un site Internet consultable par tous les acteurs du trafic maritime marchand : 4 500 utilisateurs de 170 Etats sont enregistrés et, en six mois, il a été consulté 150 000 fois. Il diffuse des recommandations aux capitaines, des directives pour la formation des groupes de transit, des alertes en cas d’attaque pirate et des bulletins d’information. Il permet aux bâtiments marchands de demander une protection pendant leur transit. 98% des navires l’ayant demandée ont traversé le golfe d’Aden sans problème.

104. Par ailleurs, le Comité politique et de sécurité (COPS), a lancé, dans le cadre d’une politique conjointe avec la Commission, une mission civile de la PESD, qui a pour but de fournir conseil et assistance pour la formation de garde-côtes dans la région Yémen/Somalie/Kenya. Le financement viendra du fonds de stabilité de l’UE et de contributions de donateurs (Etats-Unis, Japon, Etats du Golfe, par exemple). Le but est de coordonner les initiatives déjà existantes (garde-côtes formés par les Britanniques à Mombasa) et les initiatives régionales liées à la signature du Code de conduite de la lutte anti-piraterie en février 2009 par neuf pays de la région. Le Centre de partage d’information et de documentation de Djibouti sera le pivot du projet. Il est prévu de fournir des patrouilleurs pour les besoins opérationnels et de mettre sur pied un registre d’immatriculation des navires de la région.

105. L’UE a récemment conclu des accords avec le gouvernement kényan, lui permettant de remettre les pirates capturés par leurs navires au Kenya afin qu’ils y soient traduits en justice. 74 pirates sont actuellement en attente de procès au Kenya. L’UE envisage de signer de tels accords également avec d’autres Etats de la région, dont Djibouti, les Seychelles et la Tanzanie.

4. Le rôle de la Commission européenne

106. Outre la poursuite de l’opération Atalanta, l’Union européenne a adopté, sous la responsabilité conjointe de la Commission et du Secrétariat du Conseil, une approche globale intégrée qui comporte plusieurs volets : aide à la Somalie, amélioration du cadre légal et judiciaire, coopération régionale. C’est l’objet du « Joint Somalia Policy Paper » (juillet 2009).

107. En fait depuis 2007, la Commission conduit une action contre la piraterie dans le cadre du programme « Instrument for Stability » (IfS). Le document « IfS Strategy 2007/2011 » inclut un programme sur les « routes maritimes critiques », orienté sur les détroits de Malacca et Singapour, mais réorienté plus récemment sur Djibouti, le Yémen et la Somalie. Cela a conduit à des propositions d’actions régionales adoptées en avril 2009 et notamment au Code de conduite de Djibouti, adopté en liaison avec les divers Etats côtiers de la région.

108. Les principales actions planifiées dans le cadre de ce programme sur les routes maritimes critiques sont les suivantes :

- appuyer la coopération régionale et développer la capacité d’Etats côtiers sélectionnés au préalable ;
- mettre l’accent sur le partage de l’information et sur la coordination pour contribuer à une meilleure coordination avec la communauté internationale et avec les capacités de réaction des Etats côtiers afin de réagir aux menaces pour la sécurité, à la piraterie et à toute autre forme de dangers ;
- mettre en place un Centre de partage et de regroupement de l’information à Sana a (Yémen) ;
- mettre en place un Centre de documentation et de formation aux questions maritimes à Djibouti ;
- renforcer les capacités des garde-côtes et des administrations des Etats côtiers en commençant par le Yémen et Djibouti ;

- à moyen et long terme, mettre en place un mécanisme de coopération régionale s’inspirant du modèle de l’Accord de coopération régionale contre le vol à main armée et la piraterie (ACRCVP).

109. Au printemps 2009, l’UE a entrepris une action « pour appuyer les poursuites et le traitement judiciaire des personnes soupçonnées d’actes de piraterie » :

- En moins de 45 jours, la Commission, appuyée par l’Office des Nations unies contre la drogue et le crime (UNODC), a créé un programme régional doté de 1,750 million d’euros pour aider les autorités kényanes à emprisonner et juger les pirates.

110. Pour lutter contre les causes profondes de la piraterie, la Commission est le principal bailleur de fonds pour la Somalie (72 millions d’euros). Elle utilise le Fonds européen de développement pour les actions suivantes :

- la Commission (Direction générale du développement) continue de promouvoir le développement à long terme en Somalie et dans la région ;
- en Somalie, l’UE apporte un soutien substantiel à l’instauration de la démocratie et à la création d’institutions étatiques adéquates ;
- la Commission européenne contribue largement au financement de la mission de l’Union africaine en Somalie (AMISOM) (60 millions d’euros) ;
- les autres actions financées par l’UE portent, quand cela est possible en Somalie, y compris au Puntland, sur les enjeux économiques et sociaux ;
- en ce qui concerne le Somaliland, l’UE a déjà investi et poursuivra sa politique d’investissements dans la région.

111. Actuellement, l’action de l’UE pour la lutte anti-piraterie est fondée sur un fort soutien à la Somalie dans le cadre d’une politique présentée conjointement par le Secrétariat général et la Commission en juillet 2009 dans le « Joint Somalia Policy Paper ». Les principes directeurs de ce document sont les suivants :

- renforcer la sécurité de la Somalie en réduisant progressivement le soutien externe, à savoir AMISOM et ATALANTA, quand les conditions nécessaires seront réunies ;
- fournir directement au gouvernement somalien les fonds dont il a besoin pour assurer la sécurité du pays, y compris les salaires (environ 30 millions d’euros par an) ;
- accroître la coopération directe avec la Somalie. Celle-ci sera facilitée par la réouverture de l’ambassade de Somalie à Bruxelles ;
- besoin de souplesse dans les engagements de l’UE, de promotion soutenue, de protection et de respect des droits de l’homme, et nécessité de se coordonner avec les autres acteurs internationaux.

112. En application des décisions prises au printemps 2009, le Conseil a approuvé le concept de gestion de crise concernant une éventuelle mission de PESD en faveur de la Somalie, en vue d’apporter d’avantage de soutien au gouvernement fédéral de transition somalien en contribuant à la formation des forces de sécurité somaliennes. Environ 2000 hommes pourraient ainsi être formés. La formation aurait lieu à l’extérieur de la Somalie, en Ouganda, pour des raisons de sécurité et pour assurer le lien avec la mission de l’Union africaine en Somalie.

113. Les annexes au « Joint Somalia Policy Paper » couvrent les six domaines d’options proposés par M. Solana :

- réflexion sur la désignation d’un Représentant spécial de l’UE pour la région ;
- développement de capacités maritimes régionales ;
- soutien renforcé à l’Union africaine en Somalie ;

- développement de capacités dans le secteur de la sécurité somalienne (incluant les forces de police, les garde-côtes et les forces chargées de la sécurité nationale) ;
- stratégie d’assistance et construction de l’Etat ;
- cadre juridique international renforcé augmentant les risques pour les pirates et réduisant leurs profits.

Quatre objectifs globaux :

- aider à sécuriser et consolider les institutions fédérales légitimes de Somalie ;
- aider à la reconstruction de l’Etat et de l’économie ;
- contribuer à la stabilisation de la région, et
- renforcer la sécurité maritime des côtes de Somalie dans le cadre d’une capacité de gestion globale des espaces et ressources maritimes.

IV. Quel rôle pour les administrations maritimes européennes ?

1. Un concept de garde-côtes européens

114. Il convient d’accorder une importance particulière à la question de la surveillance maritime, ainsi qu’à Frontex, à EUROSUR et au réseau européen de patrouilles côtières (EPN) car ils ont un rôle crucial à jouer. De surcroît, le renforcement de la coopération entre les services de garde-côtes des Etats membres de l’UE, en particulier en Méditerranée, revêt une importance vitale pour la lutte contre l’immigration illégale. La création progressive d’un corps de garde-côtes européens est à envisager à l’échelle de l’UE.

115. L’idée d’un corps de garde-côtes européens a été avancée dans l’article 11 de la Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil, relative à la pollution causée par les navires et à l’introduction de sanctions en cas d’infractions. Cette directive invite la Commission à présenter une étude de faisabilité sur la mise en place d’un tel corps. La question a aussi été évoquée dans le Livre vert intitulé « Vers une politique maritime de l’UE », présenté par la Commission en juin 2006.

116. En outre, le Pacte européen sur l’immigration et l’asile, qui a été adopté par le Conseil européen en octobre 2008, évoque la possibilité d’étudier la création d’un système européen de garde-frontières.

2. La Grèce

117. La Grèce a d’emblée souligné que l’accent mis sur la PESD ne doit pas détourner l’attention de la question de la surveillance des frontières maritimes de l’Union. Au contraire, il convient de rechercher le moyen d’assurer un renforcement mutuel et une cohésion entre les diverses zones interconnectées de surveillance maritime. La Grèce insiste également sur la nécessité d’établir une coopération plus étroite au sein de l’UE entre les services nationaux compétents (militaires et autres) et les piliers européens, et d’étudier la possibilité d’une coopération avec des pays tiers et d’autres organisations sur une base institutionnelle appropriée.

118. La Grèce doit faire face à un afflux croissant de clandestins qui franchissent ses frontières maritimes avec la Turquie. En tant que candidate à l’UE, la Turquie doit coopérer de manière plus efficace, en reprenant les migrants illégaux au départ de ses côtes. A cet égard, il est absolument essentiel de parvenir à la conclusion rapide d’un accord de réadmission entre l’UE et la Turquie, et d’appliquer de façon adéquate le protocole bilatéral de réadmission qui existe déjà.

119. En Grèce, les missions de surveillance maritime relèvent en premier lieu du service de garde-côtes hellénique qui dépendait précédemment du ministère de la marine marchande et de la politique en mer Egée et qui est aujourd’hui sous la tutelle du ministère de la protection des citoyens.

120. Le ministère de la défense hellénique est chargé de protéger les frontières maritimes de la Grèce des menaces militaires et ne joue à cet égard, en temps de paix, qu’un rôle très discret en matière de surveillance maritime. La marine hellénique participe néanmoins aux opérations de lutte contre la

piraterie au large des côtes somaliennes, qui sont menées sous l'égide de l'OTAN et de l'UE. Elle est aussi membre du Centre régional virtuel de surveillance de la circulation maritime (VRMTC).

121. La participation active de la marine grecque à ce centre consiste à transférer chaque jour à la marine italienne des données du ministère de la marine marchande sur les mouvements de navires à l'arrivée et au départ des ports équipés d'un système de surveillance de la marine marchande (Le Pirée, Rafina, Patras, Corfou, Igoumenitsa).

3. Le cas particulier français

122. Etant donné la diversité des domaines de l'action de l'Etat en mer, l'Etat français a mis en place une organisation permettant une forte coordination et mettant en oeuvre des moyens appartenant à diverses administrations (marine nationale, douanes, police, gendarmerie) – donc à divers départements ministériels.

123. Cette action de l'Etat en mer nécessite une coordination poussée pour éviter les duplications : en effet, un navire d'Etat devrait pouvoir exercer un pouvoir de police en mer dans plusieurs domaines – pollution, immigration, trafic de drogues ou de marchandises, pêches.

124. Par ailleurs, il faut tenir compte des plateformes existantes : en général, ce sont les marines de guerre qui ont le plus de moyens navals déployés en mer, dans les eaux côtières et internationales ; en outre, elles ont des moyens de commandement disponibles en permanence dans les centres d'opérations maritimes pour tenir à jour les positions identifiées des navires en mer.

125. Pour assurer les missions de défense, la marine française a divisé les eaux maritimes en « régions », qui disposent chacune d'un centre d'opérations fonctionnant en permanence. Les régions sont sous l'autorité d'un amiral. L'organisation de l'action de l'Etat en mer est fondée sur la coordination de l'action des différentes administrations sous l'autorité locale de ces amiraux, qui prennent le titre de « préfets maritimes » pour l'aspect civil de leurs responsabilités. La marine de guerre se trouve donc au coeur du dispositif de l'action de l'Etat en mer, à l'intersection des domaines d'action civil et militaire.

126. Face aux menaces émergentes (terrorisme, narcotrafic, piraterie, transport illicite d'émigrants, trafic d'armes, etc.), il est nécessaire d'adopter une stratégie qui privilégie la surveillance dans la profondeur et la réactivité. Chaque fois que cela est possible, on s'efforce d'intervenir au plus près de la source des menaces ou des dangers pour en détecter les signes précurseurs. Pour ce faire, la marine agit en étroite collaboration avec les différents ministères et les autres armées, et en coopération internationale. Elle recherche des accords favorisant les échanges d'informations ainsi que la coordination et la complémentarité des interventions.

127. Cette action de surveillance maritime, coordonnée sous l'autorité des préfets maritimes, consiste donc à mettre à la disposition des autorités gouvernementales un dispositif de surveillance et d'intervention, dense sur les côtes et étendu ou ponctuel au large, permettant de se prémunir contre les dangers, de prévenir ou de traiter une large gamme de menaces existant en mer ou provenant de la mer, susceptibles de porter atteinte au territoire national, aux intérêts de l'Etat, à l'ordre public national ou international.

128. L'action des administrations en mer – douanes, gendarmerie, protection des pêches, marine de guerre, ministère du transport (affaires maritimes), police des frontières – est coordonnée par le préfet maritime, qui a directement sous ses ordres les navires et aéronefs de la marine de guerre, dont près du quart du potentiel annuel d'activité est consacré à cette action de « sauvegarde maritime ». Cette action se fonde sur trois piliers :

- le renseignement d'intérêt maritime, à la fois « police » et « défense » ;
- l'organisation des moyens, fondée sur un dispositif de surveillance des approches maritimes en coordination avec les diverses administrations utilisant des stations à terre et des bâtiments légers. Au large, des déploiements réguliers d'unités militaires, en coordination avec les autres Etats membres de l'UE et bien orientés par une organisation efficace du traitement du renseignement d'intérêt maritime, doivent permettre de mieux maîtriser les

risques liés aux bâtiments transportant des produits polluants ou dangereux, au trafic illicite de migrants, au trafic hauturier de drogue ou au terrorisme ;

- la préparation de la conduite des opérations : les activités de sauvegarde sont conduites en coopération interministérielle et/ou internationale, la chaîne de préparation et de commandement des opérations se fondant sur les structures de la marine. Lorsque les missions ont un caractère interministériel, cette chaîne est placée sous l'autorité directe du Premier ministre, le préfet maritime conduisant les opérations dans les approches métropolitaines. Cette organisation garantit la continuité du commandement et la synergie des contributions fournies par les différentes autorités ministérielles concernées.

4. Quelles améliorations possibles ?

129. Le projet BRISK (Risque subrégional de déversement de pétrole et d'autres substances en mer Baltique) consiste à évaluer les risques de pollution dans la mer Baltique. Cette évaluation a pour objet de concentrer les ressources sur les régions où le risque de pollution est le plus élevé et où la sécurité maritime nécessite des investissements supplémentaires.

130. Afin de parer de manière plus efficace aux menaces émergentes évoquées au paragraphe 121, il conviendrait d'étudier l'utilisation qui pourrait être faite des données personnelles contenues dans les dossiers passagers (PNR) et d'élaborer une politique harmonisée au niveau de l'UE dans ce domaine.

131. Il convient également d'encourager l'emploi de scellés électroniques pour les conteneurs maritimes et d'améliorer la coopération entre les administrations des douanes au sein de l'UE en vue de lutter contre la contrebande de marchandises dans la région.

LISTE DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Président

M. Doug HENDERSON, MP (UK) (Soc)

Vice-présidents

M. Pasquale NESSA (IT) (Fed)

M. Andrea RIGONI (IT) (Lib)

Membres titulaires

Mme Ine AASTED-MADSEN-van STIPHOUT (NL) (Fed)

M. Ruhi AÇIKGÖZ (TR) (Fed)

M. Mircea Marius BANIAS (RO) (Fed)

M. Ainars BASTIKS (LV)

Mme Maria de BELÉM ROSEIRA (PT) (Soc)

M. Laurent BETEILLE (FR) (Fed)

M. Tim BOSWELL, MP (UK) (Fed)

Dr. Marton BRAUN (HU) (Fed)

M. Federico BRICOLO (IT) (Fed)

Mme Monika BRÜNING, MdB (DE) (Fed)

M. Algirdas BUTKEVICIUS (LT) (Soc)

M. Christopher CHOPE, MP (UK) (Fed)

M. Andrzej CWIERZ (PL) (Fed)

M. Klaas DE VRIES (NL) (Soc)

M. Detlef DZEMBRITZKI, MdB (DE) (Soc)

Dr. Matyas EÖRSI (HU) (Lib)

M. Jozsef GEDEI (HU) (Soc)

M. Jürgen HERRMANN, MdB (DE) (Fed)

M. Jim HOOD, MP (UK) (Soc)

Mme Françoise HOSTALIER (FR) (Fed)

M. Denis JACQUAT (FR) (Fed)

Mme Liana JANACKOVA (CZ) (Fed)

M. Zmago JELINČIČ PLEMENITI (SI) (Fed)

M. Reijo KALLIO (FI)

M. Emmanouil KEFALOYIANNIS (GR) (Fed)

Mme Birgen KELES (TR) (Soc)

M. Leon KIERES (PL) (Fed)

M. Ante KOTROMANOVIC (HR)

M. Tarmo KOUTS (EE) (Fed)

M. Karel KRATOCHVILE (CZ)

M. Ertugrul KUMCUOGLU (TR) (Fed)

M. Jean-Paul LECOQ (FR)

M. Harald LEIBRECHT, MdB (DE) (Lib)

Mme Helena MALLOTOVA (CZ) (Fed)

M. Pietro MARCENARO (IT) (Soc)

M. Waclaw MARTYNIUK (PL)

M. Philippe MONFILS (BE) (Lib)

M. Patrick MORIAU (BE)

M. João Bosco MOTA AMARAL (PT) (Fed)

M. Alejandro MUNOZ ALONSO (ES) (Fed)

M. Lars MYRAUNE (NO)

Mme Tuija NURMI (FI) (Fed)

M. Edward O'HARA, MP (UK) (Soc)

M. Brian O'SHEA (IE) (Lib)

Mme Elsa PAPADEMETRIOU (GR) (Fed)

M. Florin-Costin PASLARU (RO) (Soc)

M. Johannes PFLÜG, MdB (DE) (Soc)

M. Stefan PRAEHAUSER (AT) (Soc)

M. Tiberiu Aurelian PRODAN (RO)

M. Rudolf PUCIK (SK)

M. René ROUQUET (FR) (Soc)

M. Marc SPAUTZ (LU) (Fed)

Mme Tineke STRIK (NL) (Soc)

M. Mehmet TEKELIOGLU (TR) (Fed)

Mme Elke TINDEMANS (BE)

M. José VERA JARDIM (PT) (Soc)

M. Luigi VITALI (IT) (Fed)

M. Konstantinos VRETTOS (GR) (Soc)

M. Wieslaw WODA (PL) (Fed)

Membres remplaçants

M. Ulrich ADAM, MdB (DE) (Fed)

M. Pedro AGRAMUNT FONT DE MORA (ES) (Fed)

Lord ANDERSON of SWANSEA (UK) (Soc)

M. Pedro AZPIAZU URIARTE (ES) (ni)

M. Jan BABOR (CZ) (Soc)

Mme Veronika BELLMANN, MdB (DE) (Fed)

Mme Maryvonne BLONDIN (FR) (Soc)

M. Kurt BODEWIG, MdB (DE) (Soc)

Mme Anne BRASSEUR (LU) (Lib)

M. Costica CANACHEU (RO) (Fed)

M. Erol Aslan CEBECI (TR) (Fed)

M. Behic CELIK (TR) (Fed)

M. Vannino CHITI (IT) (Soc)

M. Telmo CORREIA (PT) (Fed)

Mme Claire CURTIS-THOMAS, MP (UK) (Soc)

M. Gianpaolo DOZZO (IT) (Fed)

M. Daniel DUCARME (BE) (Lib)

Earl of DUNDEE (UK) (Fed)

M. Paul FLYNN, MP (UK) (Soc)

M. Bernard FOURNIER (FR) (Fed)

M. José FREIRE ANTUNES (PT) (Fed)

Mme Sofia GIANNAKA (GR) (Soc)

M. Ioannis GIANNELLIS (GR) (Fed)

M. Gerd HÖFFER, MdB (DE) (Soc)

M. Haluk KOC (TR) (Soc)

M. Jozef KOCHAN (CZ) (Fed)

M. Tiny KOX (NL) (Soc)

M. Jean-Pierre KUCHEIDA (FR) (Soc)

M. Jaakko LAAKSO (FI) (Soc)

M. Geert LAMBERT (BE) (Soc)

M. Markku LAUKKANEN (FI) (Lib)

Mme Sabine LEUTHEUSSER-SCHNARRENBERGER, MdB (DE) (Lib)

M. Gheorghe MARCU (RO)

M. Alberto MARTINS (PT) (Soc)

M. Krzysztof MATYJASZCZYK (PL)

M. Andrius MAZURONIS (LT)

M. Jean-Claude MIGNON (FR) (Fed)

Mme Federica MOGHERINI REBESANI (IT) (Soc)

M. Jean-Marc NOLLET (BE) (ni)

M. Mark OATEN, MP (UK) (Lib)

M. Remzi OSMAN (BG) (Lib)

Mme Sona PAUKRTOVA (CZ)

M. Lluís Maria de PUIG (ES) (Soc)
M. Neculai REBENCIUC (RO)
M. Giuseppe Ferruccio SARO (IT) (Fed)
M. Giacomo STUCCHI (IT) (Fed)
M. Mustafa UNAL (TR) (Fed)
M. Emil VESTENICKY (SK)
M. Harm-Evert WAALKENS (NL) (Soc)

Mme Adoración QUESADA BRAVO (ES) (Soc)
M. François ROCHEBLOINE (FR) (Fed)
M. Witold SITARZ (PL) (Fed)
M. Noel TREACY (IE) (Soc)
M. René VAN DER LINDEN (NL) (Fed)
M. George VOULGARAKIS (GR) (Fed)
M. Grzegorz WOJCIECHOWSKI (PL) (Fed)

Secrétaire

M. Gilles COMBARIEU (FR)

Secrétaire adjoint

M. Paulo BRITO (PT)

Assistante

Mme Marie-Christine BOSCHER (FR)

