



LA HAUTE REPRÉSENTANTE DE
L'UNION EUROPÉENNE POUR
LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET
LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Bruxelles, le 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr:
éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne**

COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne

I Introduction

Les intérêts maritimes de l'Europe sont intrinsèquement liés au bien-être, à la prospérité et la sécurité de ses citoyens et de ses communautés. Quelque 90 % du commerce extérieur de l'Union et 40 % de son commerce intérieur ont recours au transport maritime. L'UE est le troisième plus gros importateur et le cinquième plus grand producteur de denrées issues de la pêche et de l'aquaculture. Plus de 400 millions de passagers transitent chaque année par les ports de l'UE. L'ouverture et la sûreté des mers et des océans sont cruciales pour le libre-échange, les transports, le tourisme, la diversité écologique et le développement économique. Il est nécessaire de se prémunir contre toute une série de menaces et de dangers maritimes, afin d'éviter que les mers et océans ne deviennent des zones propices aux conflits internationaux, au terrorisme ou à la criminalité organisée.

C'est dans ce contexte que l'Union européenne est pressée d'en faire plus et d'agir plus rapidement et avec moins de ressources, en renforçant la coopération entre les différents secteurs et les autorités nationales. Compte tenu du lien sans cesse plus étroit entre les dimensions intérieure et extérieure de la sûreté maritime, une unité de vues et un partage des efforts s'imposent entre toutes les parties concernées afin de garantir la cohérence entre les politiques sectorielles et nationales, et de permettre aux autorités civiles et militaires de réagir efficacement et conjointement. L'opération ATALANTE de la force navale de l'Union européenne en Somalie (EU NAVFOR), combinée à une aide à la coopération substantielle de l'UE, a montré l'efficacité d'une telle approche concertée.

En décembre 2013, le Conseil européen a souligné qu'il importe de protéger les intérêts de la sécurité stratégique de l'UE dans le domaine maritime contre toute une série de risques et de menaces. En matière d'objectifs spécifiques, la déclaration de Limassol de 2012 a insisté «sur l'importance d'une meilleure gouvernance maritime et notamment d'une coopération renforcée»¹. Une stratégie de sûreté maritime de l'UE pourrait constituer les bases d'une contribution de l'Union européenne à l'émergence d'une bonne gouvernance en mer, fondée sur des règles, que ce soit dans les eaux territoriales ou en haute mer.

Une stratégie de l'UE en matière de sûreté maritime favoriserait une approche stratégique et intersectorielle de la sûreté maritime². La coordination de l'UE, la mise en place de nouvelles synergies avec les États membres et entre États membres et la coopération avec les partenaires internationaux devraient en constituer le point de départ, conformément aux traités et à la législation en vigueur, et la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) devrait être la pierre angulaire de cette approche.

¹ Déclaration des ministres européens chargés de la politique maritime intégrée.

² La notion d'«intersectorialité» fait référence à des actions communes ou à une coopération entre différentes fonctions marines ou maritimes (par exemple, la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, le contrôle de la pêche, les douanes, le contrôle des frontières, les forces de maintien de l'ordre et de défense).

Une telle stratégie ne viserait pas à créer de nouvelles structures, de nouveaux programmes ou une nouvelle législation, mais à renforcer et à consolider les résultats déjà atteints. Il conviendrait ainsi d'assurer la cohérence avec les politiques existantes de l'UE³.

En outre, la coopération avec les initiatives intergouvernementales et internationales existantes doit être renforcée⁴. Enfin, la mise en place d'une approche coordonnée de la sûreté maritime devrait également renforcer le potentiel de croissance et d'emploi de nos mers, tel qu'exposé dans la stratégie de l'UE pour la croissance — Europe 2020⁵.

II Les intérêts en matière de sûreté maritime

Les principaux intérêts de l'UE en matière de sûreté maritime sont:

- la prévention des conflits, le maintien de la paix et le renforcement de la sécurité internationale, grâce à un engagement avec les partenaires internationaux qui favorise la coopération maritime internationale et l'État de droit, facilite les échanges maritimes et participe au développement durable;
- la protection de l'Union contre les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime, y compris la protection des infrastructures maritimes critiques telles que les ports et les terminaux, les installations offshore, les canalisations sous-marines, les câbles de télécommunications, les projets de recherche et d'innovation scientifiques et les autres activités économiques en mer;
- le contrôle efficace des frontières maritimes extérieures de l'Union en vue de prévenir les activités illégales;
- la protection de la chaîne d'approvisionnement mondiale de l'Union européenne, la liberté de navigation, le droit de passage inoffensif des navires battant pavillon d'un des États membres de l'UE et la sûreté et la sécurité des gens de mer et des passagers;
- la prévention de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN).

III Les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime

Les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime sont multiples, elles représentent un risque pour les citoyens européens et sont préjudiciables aux intérêts stratégiques de l'Union européenne. Ces menaces pour la sûreté maritime ont une série d'incidences dans plusieurs secteurs: des phénomènes sociaux, économiques et environnementaux, tels que le changement climatique ou la dégradation des écosystèmes marins et l'épuisement des ressources naturelles qui ont des incidences sur les régions côtières des États membres de l'UE et de pays tiers, sur les mers et les océans, ont des conséquences directes et indirectes sur la sûreté maritime. Les menaces suivantes ont été recensées:

³ Par exemple: règlement (CE) n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires; directive 2005/65/CE relative à l'amélioration de la sûreté des ports et règlement (CE) n° 324/2008 établissant les procédures révisées pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime.

⁴ Telles que le Forum européen des services de surveillance côtière, l'Organisation maritime internationale ou le Forum des chefs des marines européennes (CHENS).

⁵ COM(2010) 2020 final.

- les différends maritimes territoriaux, les actes d'agression et les conflits armés entre États;
- la prolifération des armes de destruction massive, y compris les menaces chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires;
- la piraterie maritime et les vols à main armée commis en mer;
- le terrorisme et les autres actes illicites intentionnels commis contre les navires, la cargaison et les passagers, les ports et les installations portuaires et les infrastructures maritimes critiques, y compris les attaques informatiques sur les systèmes d'information;
- la criminalité transfrontière et organisée, y compris le trafic d'armes et de stupéfiants et la traite d'êtres humains par mer, ainsi que la pêche INN;
- les conséquences possibles pour l'environnement des rejets illégaux ou de la pollution marine accidentelle;
- les incidences possibles des catastrophes naturelles, des phénomènes extrêmes et du changement climatique sur le système de transport maritime et, en particulier, sur les infrastructures maritimes;
- les conditions en mer et dans les zones côtières qui affaiblissent le potentiel de croissance et d'emploi dans les secteurs marin et maritime.

IV L'objectif de la présente stratégie

Compte tenu de la complexité des instruments politiques existants et de la pléthore d'acteurs et de textes législatifs concernés au niveau national et au niveau de l'UE, la présente stratégie doit être inclusive et exhaustive, et s'appuyer sur les résultats déjà atteints.

La lutte contre la piraterie au large des côtes de la Somalie est un bon exemple d'approche globale de l'UE: il s'agit de mener une action multilatérale, qui intègre: coopération civile et militaire; renforcement des capacités et mise en place de partenariats; enquêtes financières et judiciaires; et efforts diplomatiques et engagements politiques locaux, régionaux et internationaux, ainsi que recherche et innovation et coopération avec l'industrie.

La présente stratégie vise à favoriser une approche intersectorielle de la sûreté maritime, qui pourra être atteinte en travaillant aux quatre objectifs suivants:

a) Exploiter au mieux les possibilités qui existent déjà aux échelons national et européen

Au fil du temps, chaque État membre a mis au point ses propres systèmes et structures et sa propre approche en matière de sûreté maritime, et la pluralité des méthodes n'a pas empêché certains succès. Ces efforts sont soutenus par des agences de l'UE, telles que l'Agence européenne de défense (AED) et le Centre satellitaire de l'Union européenne (CSUE), ainsi que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex) et l'Agence européenne de contrôle des pêches (ACCP), qui ont mis en place des capacités et des systèmes sectoriels de surveillance maritime. Afin d'apporter une réponse optimale aux menaces, la présente stratégie devrait soutenir les autorités et les agences concernées à tous les niveaux dans les efforts qu'elles mènent afin de renforcer l'efficacité de la sûreté maritime et de favoriser la coopération intersectorielle et transfrontière entre les acteurs de la sûreté maritime.

b) Encourager la formation de partenariats efficaces et solides dans le domaine maritime mondial

Étant donné la nature intrinsèquement internationale des liaisons maritimes, des chaînes d'approvisionnement mondiales et du transport maritime, les intérêts maritimes stratégiques de l'UE devront, pour être protégés au mieux, faire l'objet de partenariats conclus avec d'autres parties intéressées ou organisations internationales. La capacité de l'Union à coopérer avec des partenaires internationaux aura un impact direct sur sa capacité à préserver ses intérêts. La stratégie envisagée devrait positionner l'Union européenne comme un partenaire crédible, fiable et efficace dans le domaine maritime mondial, préparé et apte à assumer ses responsabilités internationales.

c) Optimiser le rapport coût-efficacité

À l'heure où les dépenses publiques sont mises à rude épreuve et où les ressources sont limitées, la présente stratégie doit déboucher sur une approche de la sûreté maritime qui tienne compte du rapport coût-efficacité. La sûreté maritime de l'UE est en grande partie organisée à travers des systèmes nationaux et des approches sectorielles qui sont susceptibles de rendre les opérations plus coûteuses et moins efficaces. Il convient de rendre les opérations maritimes plus efficaces en améliorant la coopération intersectorielle, en permettant une meilleure communication entre les systèmes nationaux et européens, en créant des interfaces efficaces entre les sphères civile et militaire et en traduisant les résultats de la recherche et du développement technologique en politiques.

d) Accroître la solidarité entre États membres

Une simple attaque terroriste en mer ou la rupture d'une ou plusieurs grandes routes de communication maritimes pourrait avoir des conséquences catastrophiques sur plusieurs États membres, sur l'ensemble de l'UE ou sur des pays tiers. La prévention et la détection des incidents ainsi que la réaction à ces incidents nécessitent la collaboration de tous les acteurs concernés du secteur de la sûreté maritime.

L'absence d'accord sur les zones maritimes, et notamment la délimitation des zones économiques exclusives, peut représenter un risque supplémentaire dans certaines régions comme la mer Méditerranée.

La présente stratégie doit viser à encourager l'aide mutuelle entre États membres et à permettre la prise en charge conjointe de la planification des mesures d'urgence, de la gestion des risques, de la prévention des conflits, de la réaction aux crises et de la gestion des crises.

V Organisation de la réaction de l'UE: exploitation et amélioration des résultats existants

Une stratégie visant à améliorer la gouvernance maritime devrait s'articuler autour de quatre principes:

- *une approche intersectorielle*: tous les partenaires, des autorités civiles et militaires (maintien de l'ordre, contrôle des frontières, douanes et contrôle de la pêche, autorités environnementales, surveillance du transport maritime, recherche et innovation, forces navales) à l'industrie (transport maritime, sécurité privée, technologies de la communication, soutien des capacités, partenaires sociaux), doivent mieux coopérer;
- *l'intégrité fonctionnelle*: le mandat, les responsabilités ou les compétences ne doivent pas varier d'un acteur à l'autre: il s'agit de mettre l'accent sur les fonctions ou les

tâches spécifiques qui peuvent être mieux réalisées grâce à la collaboration avec les autres parties prenantes;

- *le multilatéralisme maritime*: le multilatéralisme est un principe clé lorsqu'il s'agit de traiter de questions complexes qui nécessitent une réaction et une coopération internationales dans le domaine maritime. L'Union européenne est plus forte et ses intérêts sont mieux protégés lorsqu'elle parle d'une seule voix aux partenaires internationaux;
- *le respect des règles et des principes*: l'UE promeut le respect du droit international, des droits de l'homme et de la démocratie, ainsi que le plein respect de la CNUDM et des objectifs qui y sont inscrits en tant qu'éléments essentiels pour une bonne gouvernance en mer, fondée sur des règles.

Ces quatre principes s'appliquent dans cinq domaines de coopération renforcée décrits ci-dessous.

a) L'action extérieure

L'action extérieure de l'UE en faveur de la sûreté et de la gouvernance maritimes s'étend des dialogues politiques avec les partenaires internationaux jusqu'au soutien au renforcement des capacités maritimes et aux opérations militaires destinées à décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. L'UE pourrait améliorer et intensifier l'exploitation des bonnes pratiques en matière de politiques internes liées aux aspects de sûreté maritime, en vue de promouvoir une meilleure gouvernance des océans. Cela pourrait par exemple se faire en aidant les pays partenaires à élever les normes de sécurité de leurs ports, de leurs installations portuaires et de leurs navires en vue de respecter les exigences du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les exigences de la convention du travail maritime et de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer de l'Organisation internationale du travail afin de garantir la sûreté et la sécurité des gens de mer.

Le succès de l'opération Atalante de l'EU NAVFOR en matière de dissuasion des actes de piraterie au large des côtes de la Somalie, combinée à l'aide à la coopération considérable fournie par l'UE, sur terre et en mer, a contribué à réduire les causes sous-jacentes de l'insécurité maritime. Il conviendrait d'en tirer les enseignements qui peuvent être appliqués ailleurs. Un autre modèle qui a donné de bons résultats dans la lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est et auquel ont participé plusieurs États membres de l'Union européenne est l'accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP). Ces exemples démontrent la valeur de la coopération dans le domaine de la sûreté maritime.

Aspects régionaux

Certaines zones maritimes ou régions du domaine maritime mondial revêtent une importance particulière pour l'Union européenne et ses États membres en raison de leur valeur stratégique ou de leur risque de crise ou d'instabilité.

La Méditerranée, l'Atlantique et le réseau mondial des routes maritimes à destination et en provenance de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique sont d'une importance cruciale.

Les eaux qui entourent le continent africain, y compris le golfe de Guinée, doivent faire l'objet d'une attention accrue et d'une approche coordonnée à l'échelle internationale⁶. L'augmentation du nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée souligne la nécessité d'une action coordonnée de l'UE, qui implique notamment de faire le lien entre l'aide actuelle et future de l'UE au renforcement des capacités et les mesures prises par les États membres de la région.

Le golfe d'Aden est devenu une région importante pour la coopération, par la présence de partenaires internationaux chargés de protéger les navires vulnérables et de lutter contre la piraterie. La présence de l'Union européenne dans le golfe d'Aden, par le biais de l'opération Atalante de l'EU NAVFOR, combinée avec le soutien important accordé par d'autres instruments de coopération de l'UE, a un effet positif sur d'autres domaines d'action et encourage une meilleure coopération entre civils et militaires. Il conviendrait de poursuivre l'opération Atalante et les actions de coopération à plus long terme pour éviter toute résurgence d'actes de piraterie.

L'UE soutient le développement de la stratégie maritime intégrée 2050 pour l'Afrique et est prête à coopérer avec l'Union africaine et ses États membres sur les questions maritimes.

Les zones maritimes d'Asie de l'Est et du Sud-Est offrent également une multitude de défis à relever: un développement économique solide mais inégalement réparti, une population en croissance et des revendications concurrentes sur certains territoires et ressources maritimes y forment un dangereux terrain pour les litiges, l'instabilité et les crises.

L'ouverture d'éventuelles routes à travers l'océan Arctique et l'exploitation de ses ressources naturelles et minières poseront des défis environnementaux particuliers qui devront être gérés avec la plus grande attention. En la matière, la coopération avec les partenaires sera essentielle⁷.

⁶ Voir «Éléments pour la réponse stratégique de l'Union européenne aux défis dans le golfe de Guinée», JOIN(2013) 31 final du 18.12.2013.

⁷ Le maintien d'une bonne coopération internationale dans la région arctique et le soutien à la stabilité de la région ont été retenus comme des intérêts stratégiques de l'Union européenne. Voir la communication conjointe sur le développement d'une politique de l'UE envers la région arctique, JOIN(2012) 19 final du 26.6.2012.

Domaines de coopération renforcée

L'Union

- devrait assurer une approche coordonnée des questions de sûreté maritime au sein des enceintes internationales telles que le G8, les Nations unies, l'OMI, l'OIT, l'OTAN, l'Union africaine et ses organisations sous-régionales, l'Union pour la Méditerranée, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et Interpol, et avec les pays tiers;
- devrait planifier, sur une base régulière, des exercices maritimes «sous le pavillon de l'UE» avec des pays tiers dans le cadre d'une opération de politique de sécurité et de défense commune (PSDC) ou d'un exercice de l'UE, afin d'améliorer la visibilité de l'UE dans le domaine maritime mondial;
- devrait viser à renforcer et à soutenir les réactions régionales de l'UE dans d'autres zones touchées par la piraterie maritime de par le monde, notamment en faisant le meilleur usage possible des initiatives prises dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC), ainsi qu'en renforçant la préparation aux futures situations d'urgence maritime dans le cadre plus large de l'action extérieure;
- devrait, en s'appuyant sur la coopération existante dans l'UE, mener des activités de renforcement des capacités avec les pays tiers et les organisations régionales afin de continuer à améliorer 1) la gouvernance maritime et l'État de droit, y compris la justice pénale et l'application du droit maritime; 2) la sûreté des ports et du transport maritime, jusqu'au niveau des normes internationalement reconnues; 3) leurs capacités à gérer leurs propres frontières; et 4) la lutte contre la pêche INN;
- devrait soutenir les pays tiers dans la mise en place et la mise à niveau de leurs capacités de recherche et de sauvetage conformément aux obligations internationales;
- devrait s'efforcer d'améliorer les accords d'échange d'informations avec ses partenaires internationaux, y compris les pays voisins, conformément à la politique suivie par l'UE dans l'ensemble de la région de l'océan Indien.

b) La connaissance du domaine maritime, la surveillance et l'échange d'informations

L'accès à des informations et à des renseignements exacts et en temps utile est essentiel pour la création d'un espace commun de connaissance de la situation maritime, qui permette à son tour un meilleur fonctionnement et une utilisation plus efficace de ressources limitées. Des progrès ont déjà été réalisés grâce à plusieurs systèmes de l'UE mis au service de différents domaines d'action et allant parfois au-delà d'un seul secteur.

Ces systèmes comprennent: SafeSeaNet, un système européen de suivi de la circulation maritime et d'information en la matière pour les eaux de l'UE, géré par l'AESM, afin de garantir l'application de la législation de l'UE; le système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) qui facilite les communications lors des incidents et catastrophes maritimes, géré par la direction générale à l'aide humanitaire (ECHO) de la Commission; le système de surveillance des navires, géré par l'ACCP et les États membres, qui soutient la politique commune de la pêche; le réseau de surveillance maritime (MARSUR), géré par l'AED, qui soutient la politique étrangère et de sécurité commune; le

système européen de surveillance des frontières (EUROSUR)⁸, qui améliore la prise de conscience de la situation et la capacité de réaction des États membres et de l'Agence européenne Frontex aux frontières extérieures; en outre, l'environnement commun de partage de l'information (CISE) aux fins de la surveillance du domaine maritime de l'UE, qui est actuellement élaboré conjointement par l'UE et les États membres de l'UE et de l'EEE, instituera un cadre d'interopérabilité solide entre les systèmes nationaux et ceux de l'UE, fondé notamment sur un modèle de données commun.

La surveillance maritime est encore en grande partie organisée par secteur et par pays, ce qui peut mener à une utilisation non optimale des capacités de surveillance disponibles. Les autorités des États membres de l'UE sont soutenues par des approches et des systèmes sectoriels de l'UE. Des solutions exemplaires ont été mises au point dans le cadre d'EUROSUR pour améliorer la coopération entre les autorités civiles et militaires, au niveau national comme au niveau européen. Les autorités civiles et militaires sont tenues de partager des informations sur les incidents et les patrouilles par l'intermédiaire des centres nationaux de coordination pour la surveillance des frontières, ainsi que des renseignements via des tableaux de situation nationaux, et de coordonner leurs activités pour répondre aux menaces aux frontières extérieures.

Conformément aux objectifs de la stratégie de sûreté maritime de l'UE, le programme européen d'observation de la terre COPERNICUS est déjà en train de mettre en place une approche globale pour une utilisation plus coordonnée des systèmes spatiaux, des technologies de télédétection et de leurs applications dérivées pour les services de surveillance maritime intersectorielle.

Les technologies spatiales et aériennes de surveillance permettent d'observer des zones difficiles d'accès et de contribuer à mieux détecter et localiser de petites embarcations utilisées pour le trafic de stupéfiants, la piraterie et la migration. Depuis 2013, l'agence Frontex, l'AESM et le Centre satellitaire de l'Union européenne (CSUE) œuvrent à la création d'un service pour l'application combinée d'outils de surveillance, y compris les systèmes de comptes rendus des navires, d'imagerie par satellite et d'avions de surveillance munis d'équipages. Les éléments de ce service relatifs à l'observation de la terre seront pris en charge par COPERNICUS à partir de 2014.

La connaissance de la situation maritime, la surveillance et le partage des informations doivent être soutenus par des activités de recherche et d'innovation en vue d'améliorer et de renforcer leur efficacité.

Domaines de coopération renforcée

- Les États membres devraient être invités à faire en sorte que d'ici à la fin de 2014, toutes les autorités civiles et militaires chargées de la surveillance des frontières maritimes partagent leurs informations par l'intermédiaire des tableaux de situation nationaux d'EUROSUR et coopèrent régulièrement via les centres de coordination nationaux d'EUROSUR.
- La Commission et la haute représentante, en coordination avec les États membres, doivent continuer à améliorer la coopération entre le civil et le militaire, la coopération transfrontière et l'interopérabilité des systèmes de surveillance et de

⁸ Règlement (UE) n° 1052/2013 du 22 octobre 2013 portant création d'EUROSUR, JO L 295 du 6.11.2013.

sûreté maritimes, en vue d'établir une connaissance globale de la situation maritime, pour améliorer l'alerte précoce et faciliter les réactions en temps utile.

- La Commission et la haute représentante devraient garantir une approche cohérente par rapport aux travaux en cours de l'AED, de l'AECP, de l'AESM, de l'ASE, du Centre satellitaire de l'Union européenne, de Frontex, ainsi que du programme d'observation de la terre (COPERNICUS) et de Galileo/EGNOS (système européen de navigation par recouvrement géostationnaire), en vue de soutenir la surveillance maritime dans le domaine maritime dans l'UE et dans le domaine maritime mondial, et la conduite des missions de PSDC.

c) **Le développement et le renforcement des capacités**

Une approche cohérente est nécessaire pour mettre en place les capacités nécessaires selon un bon rapport coût-efficacité. Cela passera par la poursuite de l'engagement des acteurs publics et privés, y compris les partenaires sociaux, et par l'exploitation des résultats déjà atteints. L'Agence européenne Frontex de gestion des frontières coordonne l'utilisation des ressources et du personnel mis à disposition par les services des frontières de différents États membres pour des opérations conjointes. L'amélioration de la capacité de réaction aux attaques terroristes perpétrées sur des navires dans les eaux de l'Union et le partage des bonnes pratiques, mis en œuvre par le réseau ATLAS des unités spéciales d'intervention de la police des États membres, constituent d'autres exemples réussis de renforcement des capacités.

L'initiative de «mise en commun et de partage» préconisée par l'AED vise, comme son nom l'indique, à mettre en commun et à partager des capacités militaires renforcées entre les États membres de l'UE et contribue à une meilleure utilisation de capacités (militaires) limitées. Cette initiative améliore l'efficacité, la viabilité, l'interopérabilité et le rapport coût-efficacité de ces capacités.

Domaines de coopération renforcée

- La Commission et la haute représentante doivent déterminer des technologies et des domaines capacitaires susceptibles de bénéficier d'une harmonisation pour renforcer l'interopérabilité et élaborer des feuilles de route techniques, cartographier les processus et fixer des étapes intermédiaires pour atteindre cet objectif.
- La Commission, en coordination avec la haute représentante, devrait examiner la valeur ajoutée respective de capacités propres de l'UE, en gestion ou louées, à usage mixte, dans un domaine de capacité critique comme celui de la surveillance maritime au bénéfice des États membres⁹.
- La Commission devrait examiner comment une coopération plus étroite avec les autorités nationales et entre ces dernières dans la réalisation d'activités de surveillance maritime peut contribuer à renforcer les contrôles aux frontières, l'application du droit maritime et les opérations de recherche et de sauvetage dans le cadre actuel de la gestion intégrée des frontières.
- La législation en vigueur sur la sûreté des ports, des installations portuaires et des navires au sein de l'UE/sous pavillon de l'UE devrait être pleinement appliquée et, le

⁹ En stricte conformité avec l'approche définie dans la communication de la Commission sur la défense, COM(2013) 542 final.

cas échéant, être modernisée ou encore renforcée. La Commission et les États membres s'emploieront à promouvoir un meilleur partage des bonnes pratiques, des analyses de risque et des informations relatives à la menace terroriste, le cas échéant en collaboration avec les partenaires sociaux présents dans les ports et les secteurs du transport maritime.

- La Commission, en coordination avec les États membres, devrait coordonner les efforts de recherche pour développer la base de connaissances, les technologies et d'autres moyens permettant d'accroître les capacités de prévision, de surveillance et d'atténuation des risques.

d) La gestion des risques, la protection des infrastructures maritimes critiques et la réaction face aux crises

Alors que les principaux objectifs restent l'atténuation des risques et la prévention des incidents, la protection de l'environnement marin de l'UE et de ses infrastructures maritimes critiques et sa capacité de réaction face aux crises dépendent d'un niveau élevé de préparation, d'anticipation et de capacité de réaction. Une série d'actions interdépendantes ont déjà été mises en place mais l'UE peut encore améliorer sa capacité de réaction, en s'appuyant sur les capacités et les accords existants comme la législation relative à la sûreté des navires et des installations portuaires, qui fixe les exigences minimales en matière de sûreté pour les navires, les ports et les agences gouvernementales. La participation du secteur privé est également un gage de succès dans ce domaine.

Les autorités douanières de l'UE procèdent à une évaluation des risques pour la sûreté posés par les marchandises entrantes avant qu'elles ne soient chargées sur un navire dans un État étranger. La communication de la Commission sur la gestion des risques et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement insiste sur l'importance de poursuivre la coopération intersectorielle¹⁰. Elle appelle à un renforcement de la capacité de gestion des risques afin de surveiller les risques associés aux mouvements de fret, en renforçant le cadre de gestion des risques de l'UE, y compris les systèmes globaux d'échange précoce d'informations sur le fret et le recours aux opérateurs économiques agréés, afin d'assurer la continuité des échanges commerciaux.

Un autre exemple est le modèle d'évaluation commune et intégrée des risques mis au point par l'agence Frontex, qui permet de détecter plus rapidement les défis rencontrés aux frontières maritimes extérieures et d'y répondre plus promptement.

Dans le cadre de la protection des navires en mer, l'utilisation de personnel de sécurité armé sous contrat privé (PSACP) s'est renforcée. Plusieurs pays ont fixé des règles nationales qui régissent le recours au PSACP. Il est souhaitable de rechercher une norme commune et contraignante pour ce type de personnel à bord de navires battant pavillon de l'UE.

Domaines de coopération renforcée

- La Commission et la haute représentante, dans une approche coordonnée avec les États membres, devraient privilégier une approche globale et commune de la gestion des risques dans le domaine de la sûreté maritime afin de parvenir à une analyse commune des risques. Il serait ainsi possible de recenser les domaines d'intérêt pour

¹⁰ La Commission a été invitée par le Conseil à traduire la communication sur la gestion des risques, COM(2012) 793 final, en une stratégie et un plan d'action en 2014.

la sûreté maritime dans le domaine maritime mondial et de faciliter la transition d'une logique fondée sur les patrouilles à une logique fondée sur les renseignements.

- La Commission et la haute représentante devraient prendre des initiatives pour renforcer la coopération entre le civil et le militaire et la coopération transfrontière en vue d'améliorer la réaction aux crises maritimes et les plans d'urgence par rapport à certaines menaces qui pèsent sur la sûreté.
- Les États membres et les parties prenantes concernées devraient évaluer la résilience du transport maritime aux catastrophes naturelles et au changement climatique, et prendre les mesures qui s'imposent en partageant les bonnes pratiques afin d'atténuer les risques connexes.
- La Commission devrait envisager de proposer des exigences de l'UE qui encadrent le recours au PSACP afin d'assurer l'application d'une norme commune pour les sociétés de sécurité des États membres et à bord de navires battant pavillon de l'UE. L'UE devrait s'efforcer d'obtenir des normes obligatoires au niveau international pour le PSACP par l'OMI.
- La Commission s'engage à assurer la complémentarité et la cohérence de la législation et des mesures visant à améliorer la sûreté maritime et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

e) La recherche et l'innovation, l'éducation et la formation dans le domaine de la sécurité maritime

Les technologies et les procédés innovants contribuent à améliorer l'efficacité, la viabilité et l'efficience des opérations. La recherche et l'innovation socio-économiques peuvent quant à elles contribuer à apaiser les situations qui mènent aux conflits sociaux ou à la criminalité maritime. La recherche en matière de sûreté maritime a pu bénéficier d'une vision claire des besoins intersectoriels et des capacités à double usage.

La recherche et l'innovation en développement des connaissances, ainsi que l'éducation et la formation, peuvent contribuer à la réalisation des objectifs fixés dans le programme en faveur de la croissance bleue¹¹. Le septième programme-cadre de l'UE pour des actions de recherche et de développement (7^e PC), et notamment le thème de la recherche en matière de sûreté, a déjà produit de nombreux résultats. Ceux-ci devraient être mieux utilisés dans la politique de développement et afin d'améliorer leur adoption par le marché, en exploitant également des synergies avec les programmes des États membres et les Fonds structurels et d'investissement européens. La Commission continuera à appuyer les activités de recherche et de développement liées à la sûreté maritime.

Une stratégie de sûreté maritime a besoin de partenaires mondiaux dans les domaines de la recherche et du développement: Horizon 2020 est ouvert aux partenaires internationaux et le Centre commun de recherche (JRC) de la Commission a établi des relations de coopération avec des partenaires internationaux de recherche et développement pour des activités de recherche spécifiques liées à la surveillance maritime.

¹¹ COM(2012) 494 final.

Domaines de coopération renforcée

- La Commission, la haute représentante et les États membres devraient chercher à regrouper les cours de formation existants en matière de sûreté maritime dans un calendrier commun de formation maritime et envisager d'ouvrir ces cours aux pays tiers, afin de convenir de normes de formation minimales communes.
- La Commission et la haute représentante devraient mettre en place un programme civil et militaire commun pour la recherche en matière de sûreté maritime (y compris les capacités à double usage) afin d'éviter la duplication d'efforts et d'améliorer l'efficacité des efforts de recherche, en coordination avec les États membres.
- La Commission et la haute représentante devraient établir, en étroite coopération avec les acteurs de l'industrie, y compris les partenaires sociaux, un réseau de développement des connaissances et des compétences dans le domaine de la sûreté maritime, qui intègre des instituts de recherche et des centres d'études de troisième cycle, et apporter un soutien à l'Académie du travail maritime de l'Organisation internationale du travail.
- La Commission, en étroite coordination avec les États membres et d'autres acteurs concernés, devrait poursuivre ses efforts afin d'améliorer la capacité opérationnelle et technique de l'Union et des autorités nationales pour mieux détecter et suivre les navires de petite taille.

VI Conclusions et suivi

L'amélioration de la coopération en matière de sûreté maritime de l'UE représente un défi immense mais vital. L'UE a besoin d'une coopération intersectorielle pour renforcer les réactions aux menaces qui pèsent sur la sûreté maritime. Cette coopération implique des partenaires nombreux et variés au niveau national, au niveau de l'UE et au niveau international. Il s'agit d'un processus à long terme, qui s'appuiera sur les méthodes de travail et les résultats existants et obtenus, et constituera plutôt une évolution qu'une révolution.

La sûreté maritime de l'UE en sortira radicalement renforcée pour autant que le devoir de coopération loyale serve de principe directeur. Elle sera encore renforcée par des partenariats conclus entre tous les acteurs concernés du secteur de la sûreté maritime, au niveau de l'Union comme à celui des États membres. Ces partenariats devront également inclure les entreprises, les partenaires sociaux et la société civile.

Le rôle grandissant de l'Union européenne en matière de sûreté devrait être conforme à l'évolution du contexte mondial. Un soutien et un engagement résolu du secteur privé et des établissements de recherche seront également nécessaires: ceux-ci ont un rôle essentiel à jouer dans le renforcement de la sûreté maritime et la sauvegarde des intérêts maritimes stratégiques de l'UE. Des plans d'action spécifiques devront être définis pour chaque domaine considéré afin d'améliorer la coopération.

La Commission et la haute représentante collaboreront avec le Conseil dans les domaines fixés en vue d'établir une feuille de route plus détaillée. À cet égard, l'intégration de la sûreté maritime dans les politiques de l'Union européenne sera déterminante pour que les objectifs politiques débouchent sur des réalisations concrètes.

* * *