

Enjeux et défis maritimes : quelle réponse européenne ?

jeudi 24 juin 2021, par [Bruno DUPRE](#), [Jean-Marie LHUISSIER](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Bruno DUPRE](#), [Jean-Marie LHUISSIER](#), **Enjeux et défis maritimes : quelle réponse européenne ?**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 24 juin 2021.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Le consensus croissant relatif à la capacité de l'Union à agir de manière souveraine, son expertise en matière de coopération et de renforcement des capacités régionales ainsi que son expérience en matière de conduite des opérations justifient la mise sur pied d'une initiative majeure en matière de gouvernance maritime. Adossée au débat relatif à la puissance et à la préparation de l'avenir, cette initiative aurait pour objectif d'adapter la réponse européenne aux enjeux et aux défis maritimes.

La péninsule européenne est un "continent côtier". Les deux tiers des frontières de l'Union européenne sont constitués de côtes représentant 68.000 km ; soit trois fois plus que les Etats-Unis et deux fois plus que la Russie ou la Chine. Les espaces maritimes relevant de la juridiction des États membres de l'Union sont plus étendus que leurs territoires émergés.

Bordée par quatre mers - la Méditerranée, la Baltique, la mer du Nord et la mer Noire, et par deux océans - l'Atlantique et l'Arctique, l'Union est également présente, par ses régions ultrapériphériques, dans la mer des Caraïbes et dans les océans Indien et Pacifique.

L'Union comprend 22 Etats côtiers ; hors Union, la Norvège et l'Islande sont des partenaires au sein de l'Espace économique européen (EEE).

Le facteur maritime européen : atouts et vulnérabilités

EN RAISON de sa portée géographique globale et de ses ramifications économiques, environnementales et sécuritaires, le "facteur maritime" [1] revêt pour [l'Union européenne](#) une dimension stratégique essentielle. Caractérisé par l'acquis institutionnel qui associe le corpus du "soft power" normatif et les instruments du "hard power" portés par les États membres, le facteur maritime européen participe des fondements de [la puissance](#) de l'Union.

Ce facteur maritime est caractérisé à la fois par des atouts majeurs [2] et des [vulnérabilités multiformes](#) [3] liées au phénomène de [la mondialisation](#) et aux défis environnementaux. De la politique du "fait accompli" à l'imbrication des risques et des menaces hybrides, les enjeux économiques et de puissance ont transformé le domaine maritime en un espace en proie aux rivalités et à la contestation.

[Tributaires des importations d'énergie et de matières premières et reposant sur des échanges commerciaux mondialisés, les économies européennes sont largement dépendantes du transport maritime, de l'activité des ports et de la viabilité des routes stratégiques](#) [4]. La sécurité économique et commerciale de l'Union nécessite des infrastructures [5] et des espaces sûrs et sécurisés. Les impératifs de durabilité des activités maritimes et de l'économie bleue [6] réclament conjointement des pratiques garantissant la préservation des ressources océaniques, de l'environnement marin et du climat ; tandis que la sauvegarde de la vie humaine en mer demeure une exigence fondamentale en toutes circonstances.

La [protection des flux logistiques](#) et [numériques](#) sous-marins, l'accès aux ressources naturelles et aux espaces communs ainsi que la liberté de navigation en application du droit international, en particulier de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM, 1982), constituent pour l'Union des priorités stratégiques.

Les défis de la géopolitique maritime

Les vulnérabilités et les atouts européens dans le domaine maritime se situent à la croisée d'enjeux géopolitiques et sécuritaires qui défient l'autonomie et la souveraineté de l'Union et sa capacité à sauvegarder ses intérêts au-delà des eaux européennes.

La contestation de l'accès aux espaces maritimes communs, l'appropriation illicite de zones sur lesquelles s'exercent des droits souverains et l'insécurité liées au terrorisme, à la piraterie et au brigandage [7] se sont fait jour dans de nombreuses régions du monde. Parallèlement, les trafics de drogue qui alimentent les activités criminelles se sont mondialisés en utilisant massivement la voie maritime pendant que la cybercriminalité appliquée à l'industrie maritime a fait son apparition. Les conséquences du changement climatique accroissent les vulnérabilités, alimentent les rivalités et les tensions et font poindre des menaces sur la stabilité régionale et la sûreté des espaces maritimes.

La région indopacifique, centre de gravité de l'économie mondiale et nœud du marché pétrolier international, est une plaque tournante permettant la projection vers [l'Asie](#), l'Europe, [l'Afrique](#) et le continent américain. Elle est dans le même temps le théâtre d'une intense militarisation et concentre de nombreux facteurs d'instabilité de [la mer de Chine du Sud](#), au détroit de Taïwan, du golfe d'Aden aux détroits d'[Ormuz](#) et de Malacca en passant par [le canal du Mozambique](#). Défiant l'ordre maritime international et servie par la mise en œuvre d'une marine océanique, l'affirmation de [la puissance maritime chinoise](#) se manifeste par une politique expansionniste multi-domaines *via* notamment les routes maritimes de la soie et le déploiement de forces aéronavales, amphibies et sous-marines et de milices maritimes paramilitaires.

La Méditerranée demeure une zone de tensions géopolitiques, de crises et d'insécurité ; l'instabilité politique et le sous-développement chronique au Proche-Orient et en Afrique subsaharienne y concentrent les migrations par voie de mer et les drames humains qui en résultent.

[La Turquie](#) défie le droit maritime international en Méditerranée et utilise la pression migratoire à des fins politiques.

La Russie exerce à nouveau une forte présence navale en Atlantique et en Méditerranée ainsi que des pressions en mer Noire et en Baltique. Elle militarise l'Arctique où les ressources naturelles et la perspective d'ouverture de routes maritimes liée au réchauffement du climat sont l'objet de convoitises et de contestations.

Le golfe de Guinée est le théâtre d'activités criminelles qui affectent les flux maritimes commerciaux, dégradent les ressources et l'environnement marins et contribuent à l'instabilité régionale en faisant obstacle au développement économique de l'Afrique de l'Ouest.

Appréhender les exigences liées aux enjeux maritimes

La compétition géopolitique et les exigences sécuritaires et environnementales liées aux océans, aux mers et aux littoraux mettent au premier plan la dimension internationale des enjeux et les aspects globaux de la sûreté maritime. Dans la mesure où ses intérêts et sa capacité d'influence sont en jeu, l'Union ne peut rester indifférente à ce contexte. Il est en particulier essentiel que les dispositions et les développements relatifs à la souveraineté et à l'autonomie stratégique européennes comportent un volet maritime contribuant à façonner l'avenir géopolitique de l'Union et à orienter son action.

L'engagement et l'action de l'Union dans le domaine maritime se situent dans un cadre principalement défini par la stratégie globale pour la politique étrangère et de sécurité [8] (2016), le nouveau programme stratégique 2019-2024 [9], la communication sur la gouvernance internationale des océans [10] (GIO, 2016) et la stratégie de sûreté maritime de l'Union [11] (SSMUE, 2014) associée à des plans d'action spécifiques.

Le plan d'action relatif à la mise en œuvre du compact civil de la politique de sûreté et de défense commune [12] (2019) fournit des orientations visant à accroître les synergies entre sûreté intérieure et extérieure ainsi qu'entre sûreté et développement.

La communication sur la GIO est susceptible d'être révisée en prévision de la conférence des Nations Unies de juin 2022 sur ce thème. De même, la SSMUE pourrait faire l'objet d'une révision ; tandis qu'un projet de boussole stratégique relatif aux questions de sûreté et de défense, initialisé durant la présidence allemande du Conseil de l'Union (deuxième semestre 2020), pourrait comporter une section consacrée aux espaces contestés et à la sûreté maritime. La boussole stratégique pourrait être adoptée sous la présidence française qui débute en janvier 2022.

Dans cet environnement, trois axes interdépendants permettent à l'Union d'appréhender les enjeux et de relever les défis géopolitiques, sécuritaires et environnementaux propres au domaine maritime : (I) le multilatéralisme, (II) la gouvernance et (III) la sûreté .

I. Multilatéralisme maritime, coopération et partenariats

L'ampleur et la nature des enjeux maritimes globaux et régionaux qui défient l'Union ainsi que les principes qui fondent son l'action, conduisent à œuvrer dans le cadre du [multilatéralisme](#) (ONU, COI [13], Union africaine, ASEAN, G7, G20, OTAN, etc.), de la coopération inclusive et des partenariats stratégiques (ex. Inde, Japon, Indonésie, Vietnam, Australie dans la région indopacifique).

Pour éviter d'être prise dans l'étau de la rivalité entre les États-Unis et la Chine, l'Union doit contribuer à l'ordre international multilatéral dans le domaine maritime. Elle doit être en

mesure de préserver ses intérêts face à l'instabilité régionale et aux tensions résultant de la contestation des espaces maritimes et affectant la liberté de navigation. L'Union doit également œuvrer à renforcer l'exercice de sa souveraineté et sa cohésion interne face aux pressions exercées sur les espaces maritimes de ses États membres.

L'ambition européenne d'agir sur la scène internationale et de concourir, dans le domaine maritime, à la stabilité, à la sûreté, à la prospérité et au développement durable s'appuie sur la promotion de la démocratie, de l'état de droit, des droits de l'homme et du droit international. Ces objectifs se réalisent au travers de programmes coopératifs de renforcement des capacités régionales et d'amélioration de la gouvernance dans un cadre multilatéral.

Le renforcement de la coopération en matière de sûreté en Asie et avec l'Asie (ESIWA) [14] illustre l'approche coopérative multilatérale privilégiée par l'Union. Les programmes CRIMARIO I et II (*Critical Maritime Routes Indian Ocean*) consacrés à la coopération intersectorielle et interrégionale en matière de sécurité et de sûreté maritimes avec les partenaires asiatiques de l'Union dans l'océan Indien occidental et en Asie du Sud et du Sud-Est concrétisent par ailleurs l'engagement multilatéral européen dans le domaine maritime.

II. La gouvernance maritime : un enjeu international et européen

La gouvernance internationale des océans (GIO)

La prise en compte des enjeux maritimes globaux comprend une dimension normative qui concerne la protection des ressources, de la biodiversité et de l'environnement, la lutte contre le changement climatique, la connaissance du milieu marin et la promotion des activités durables. Cette dimension se caractérise par des mesures structurelles qui relèvent du droit international, d'accords multilatéraux et de conventions maritimes régionales.

L'engagement de l'Union dans le domaine maritime s'exerce au sein des organisations internationales (OMI [15], FAO [16], RFMAO [17], *etc.*), dans des partenariats stratégiques bilatéraux et régionaux et, en particulier, dans le programme de gouvernance internationale des océans (GIO) adopté en 2016. La CNUDM demeure la référence juridique de l'Union dans le domaine maritime.

Le leadership de l'Union et la mise à disposition de son expertise en matière de GIO visent à développer [une économie bleue](#) au-delà des frontières européennes, à garantir des mers et des océans sûrs, sécurisés, propres et gérés de manière durable et à renforcer la sûreté maritime.

La lutte contre la [pêche illicite](#), non déclarée et non réglementée (INN) et le renforcement de la gestion durable des ressources alimentaires provenant des océans font l'objet d'actions spécifiques dans le cadre de programmes soutenus par l'Union ; en particulier : le partenariat Pacifique-UE pour le milieu marin (PEUMP) [18], PESCAO [19] pour l'Afrique de l'Ouest et ECOFISH pour l'océan Indien.

La portée géopolitique et les exigences de sûreté et de durabilité dans le domaine maritime

nécessitent une démarche proactive de l'Union visant notamment à décloisonner les structures institutionnelles qui dissocient aujourd'hui sûreté intérieure et extérieure.

La gouvernance maritime européenne

Parallèlement à la GIO, l'engagement de l'Union en faveur des mers et des océans comporte une dimension spécifiquement européenne qui se situe en particulier dans le cadre de la SSMUE. Cette stratégie et les plans d'action associés fixent les contours d'une réponse coopérative et intersectorielle aux défis contemporains en matière de sûreté maritime intérieure et extérieure.

La portée géopolitique et les exigences de sûreté et de durabilité dans le domaine maritime **nécessitent une démarche proactive de l'Union** visant notamment à décloisonner les structures institutionnelles qui dissocient aujourd'hui sûreté intérieure et extérieure. Il importe, par la gouvernance, **de favoriser dans la mesure du possible l'approche globale et la gestion conjointe du domaine maritime** afin de promouvoir des synergies entre les politiques et les stratégies de l'Union, de soutenir l'économie bleue et de renforcer la sûreté maritime.

L'évolution de la gouvernance institutionnelle est indispensable pour : (1) appréhender au plus juste la réalité des activités maritimes, intrinsèquement dynamiques, fluides et versatiles [20], prenant place au sein du *continuum* géographique mondial que représentent les mers et les océans ; et (2) pour accroître *in fine* "l'unité, l'efficacité et la cohérence de l'action de l'Union" (cf. TUE) [21] dans le domaine maritime.

La GIO et la gouvernance maritime européenne partagent des besoins similaires en matière de sûreté maritime, de surveillance et de connaissance des activités licites et illicites associés aux exigences spécifiques de la sécurité et de la sauvegarde de la vie humaine en mer.



Atalanta

Source et crédits <https://eunavfor.eu/mission/eunavfor.eu>

III. Sûreté maritime : opérations, surveillance et information

Outre la dimension normative qui ressort à la gouvernance, la réponse aux enjeux environnementaux et de sûreté comporte un volet opérationnel qui s'applique à exercer la surveillance et à combattre *in situ* les activités illégales et criminelles *via* des missions de sûreté, de police et de contrôle en mer mettant en œuvre, le cas échéant, des mesures coercitives. Des opérations de sûreté maritime civiles (Themis, Poseidon, Minerva, Indalo) [22] et militaires (Irin, Atalanta) [23] sont conduites dans les eaux européennes et au-delà sous l'égide de l'Union et dans un cadre européen *ad hoc* (Agénor, présences maritimes coordonnées) [24]. La connaissance globale et approfondie de la situation en mer (« *maritime awareness* ») est indispensable pour assurer le soutien informationnel de ces opérations et contribuer à leur efficacité. [25]

La maîtrise de la sûreté et de la sécurité des espaces maritimes représente un élément central de l'autonomie stratégique de l'Union dans sa capacité de décision et d'action. Cette capacité à agir indépendamment et en coopération dans le domaine maritime repose sur un triptyque : évaluer, décider et agir. Savoir pour décider, décider pour agir : la connaissance étendue et approfondie de l'activité dans les eaux intra-européennes, ainsi que dans les voisinages proches et lointains, constitue un pilier fondamental de la sûreté et de la sécurité maritime et environnementale au service des intérêts de l'Union et au bénéfice de la sécurité des États membres et des citoyens.

Le processus d'évaluation représente un prérequis nécessaire à la prise de décision et à la mise en œuvre de mesures appropriées. L'évaluation de situation et l'analyse des risques dans le domaine maritime dépendent majoritairement de la connaissance globale issue de l'information propre aux différents secteurs d'activité [26]. Dans la mesure où les activités maritimes à la fois légales et illégales (combinées aux activités illégales illicitement déclarées comme légales) se déroulent au sein du *continuum* géographique des mers et des océans, le traitement sectoriel de l'information maritime au niveau européen et national est inadapté. Cet héritage consent en effet aux trafiquants de toutes natures un large degré d'autonomie dans l'exercice de leurs activités et entrave les capacités d'anticipation et de réaction des autorités. Il est en conséquence indispensable d'appréhender l'information et les fonctions de connaissance, de veille et d'anticipation de manière globale et transverse [27]. Au caractère multiformes et mondial de l'activité maritime doit répondre une organisation "transversalisée" et transrégionale de l'exploitation de l'information.

Gérer efficacement [l'information](#) et la compréhension des activités maritimes sur le long terme requiert de renforcer la coordination structurelle entre les institutions européennes, les organisations internationales et les autorités nationales. La coopération en matière d'échanges intersectoriels [28] d'information et de connaissance mutualisée de la situation maritime issue des différentes catégories d'activité, en particulier des activités ressortissant au domaine civil et militaire, et provenant des différentes régions maritimes [29] doit être structurée et institutionnalisée. Les objectifs de gouvernance en matière de surveillance et de partage de l'information doivent viser la convergence et le couplage approprié des composantes civile et militaire qui fondent la connaissance de la situation maritime.

La résolution du Parlement européen sur la mise en œuvre de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC, rapport annuel 2020) [30] souligne, *via* le considérant K [31], le caractère essentiel de l'exploitation de l'information maritime globale et recommande, *via* la mesure 63 [32], de renforcer et de soutenir la coordination structurelle entre les institutions, les organisations et les autorités nationales.

La composante civile relève des services de la Commission et des agences opérationnelles opérant dans le domaine maritime (AESM/EMSA [33], AEGFGC/EBCGA [34]/Frontex, AECF/EFCA [35]) en lien, notamment, avec la politique maritime intégrée/surveillance maritime intégrée (PMI/SMI) et les politiques sectorielles (contrôle des frontières, pêches, transport, etc.).

La composante militaire et civile relève du Service européen d'action extérieure (SEAE), de l'Agence européenne de défense (AED/EDA [36]) et des centres spécialisés (EU Satellite Centre, EU Intelligence Centre [37]) dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC).

Afin d'améliorer l'échange d'information, la Commission européenne met en place un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime (CISE) [38]. CISE vise à permettre aux autorités opérant dans les multiples secteurs d'activités civiles et militaires propres au domaine maritime d'échanger, par-delà les frontières, des informations en temps réel. En raison de ses capacités intrinsèquement intersectorielles et transverses, CISE a vocation à soutenir l'Union en matière de veille, d'analyse des risques et d'anticipation de niveau stratégique.

*

Maîtriser les enjeux et relever les défis maritimes : [la marche en avant](#)

Le consensus croissant relatif à [la capacité de l'Union à agir de manière souveraine](#), son expertise en matière de coopération et de renforcement des capacités régionales ainsi que son expérience en matière de conduite des opérations justifient la mise sur pied d'une initiative majeure en matière de gouvernance maritime. Adossée au débat relatif à [la puissance et à la préparation de l'avenir](#), cette initiative aurait pour objectif d'adapter la réponse européenne aux enjeux et aux défis maritimes en application des dispositions de l'article 26(2) du Traité sur l'Union européenne (TUE) [39] et "en utilisant tout l'éventail des outils dont dispose l'Union" [40].

Au-delà de l'acquis sectoriel, l'initiative viserait à renforcer la coordination et la convergence

des politiques et des stratégies européennes ayant trait au domaine maritime afin d'accroître l'unité, l'efficacité et la cohérence de l'action de l'Union, de soutenir l'ensemble des composantes de l'économie bleue et de renforcer la sûreté et la sécurité. Pour appréhender adéquatement le caractère multisectoriel et transrégional des enjeux et des activités maritimes, ce projet s'appuierait sur une approche plus intégrée et coordonnée du domaine maritime par les services de la Commission et le Service d'action extérieure. Les travaux en cours et en préparation (révision possible de la communication sur la GIO et de la SSMUE, boussole stratégique) offrent l'occasion d'amorcer cette réflexion.

L'initiative pourrait être parallèlement complétée par des projets de coopération régionale : centres d'excellence (CoE) régionaux de sécurité et de sûreté maritimes, déploiements opérationnels dans le cadre des présences maritimes coordonnées (CMP) [41], etc.

La gouvernance maritime européenne doit combiner : (1) les objectifs de l'Union en matière d'autonomie de décision et d'action pour assurer sa sûreté et la sauvegarde de ses intérêts stratégiques ; (2) l'ambition d'agir comme un acteur global contribuant à accroître la sûreté maritime régionale et à protéger l'environnement marin dans un cadre multilatéral et en coopération avec ses partenaires ; et (3) la mise en place d'un mécanisme interinstitutionnel de pilotage et d'un instrument de gestion conjointe de l'information maritime soutenu par des capacités de veille et de vigilance stratégiques.

La présidence française du Conseil de l'Union (PFUE) qui s'exercera au premier semestre de 2022 a fixé des objectifs qui englobent la problématique des enjeux et des défis maritimes de l'Union.

Copyright Juin 2021-Lhuissier-Dupré/Diploweb.com

Plus

[. Florian Manet, Thalassopolitique des fonds marins, théâtre d'une nouvelle conflictualité inter-étatique ?](#)

Matérialisée par le conflit russo-ukrainien et ré-affirmée au Proche-Orient depuis l'attaque par le Hamas d'Israël, la nouvelle donne stratégique a des incidences directes et immédiates sur les politiques de défense des États, contraints d'adapter la protection de leurs intérêts majeurs. La maritimisation des modes de vie conjuguées à la digitalisation des économies et aux objectifs de transition énergétique ont dessiné, notamment, une géopolitique énergétique et numérique qui est questionnée aujourd'hui. En effet, ces dynamiques reposent sur des réalisations industrielles à l'image des câbles sous-marins (énergie, télécommunication), des plates-formes d'extraction de matières premières (hydrocarbures, terres rares...) mais aussi les projets d'envergure des îles énergétiques artificielles. Ces infrastructures critiques sous-marines et maritimes sont devenues des centres de gravité stratégiques qui conditionnent la résilience des États. Transparentes pour l'utilisateur, elles constituent, néanmoins, selon les points de vue, soit des vulnérabilités soit des cibles d'intérêt dans la perspective d'une guerre totale ou guerre d'attrition. Florian Manet se fait pédagogue pour expliquer les ressorts de ces

nouveaux risques majeurs et met les États devant leurs responsabilités.

4 illustrations : deux photos et deux cartes.

P.-S.

Les deux auteurs s'expriment en leur nom propre et leurs idées exposées ne reflètent pas nécessairement celle des institutions pour lesquelles ils travaillent ou ont travaillé.

Issu de l'École Navale, le Contre-amiral (er) Jean-Marie Lhuissier a servi durant 35 ans dans la Marine Nationale française où il a commandé quatre bâtiments de surface et exercé des responsabilités dans des structures d'état-major interarmées nationales et internationales.

Bruno Dupré est Conseiller Sécurité et Défense, Secrétariat Général du Service européen pour l'action extérieure, European External Action Service EEAS @eu_eas

Notes

[1] Ensemble : (1) des composantes géographiques, socio-économiques (économie et énergie bleues) et environnementales ; et (2) des activités multisectorielles qui définissent les fondamentaux européens en rapport avec les océans, les mers et les littoraux et caractérisent l'identité maritime (la "maritimité") du continent européen.

[2] La situation géographique de la péninsule européenne représente un atout stratégique. L'utilisation des voies maritimes permet les échanges commerciaux intra-européens et les interactions de l'Europe avec l'ensemble des régions du monde. En favorisant la diversification de l'accès à l'énergie et aux matières premières extra-européennes, les voies maritimes atténuent la dépendance des économies de l'Union aux importations. Les atouts comprennent également d'abondantes ressources bio-marines et alimentaires, au premier rang desquelles figurent les produits de la pêche, ainsi qu'un potentiel considérable en matière d'énergies marines renouvelables et d'aquaculture.

[3] Les activités illégales et criminelles qui se déroulent en mer défient la sécurité et la sûreté des espaces maritimes et font peser des risques et des menaces sur les activités légitimes. Elles mettent par ailleurs gravement en danger la vie humaine en mer. Ces activités comprennent en particulier : le trafic de migrants et la traite d'êtres humains, les trafics de narcotiques, d'armes et de produits contrefaits, le terrorisme alimenté par les trafics, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), les pollutions marines délibérées et accidentelles (causées en particulier par les navires hors-normes), la piraterie et le brigandage, les cyber-attaques contre l'industrie du transport maritime, les ports et les navires, les attaques contre les infrastructures portuaires, *etc.* Les vulnérabilités affectent également les détroits internationaux susceptibles d'être bloqués, les pipe-lines immergés et les câbles sous-marins vecteurs physiques des réseaux numériques transcontinentaux, et notamment d'Internet, ainsi que leurs atterrages.

[4] Le blocage accidentel du canal de Suez en mars 2021 illustre le caractère critique de ce facteur.

[5] y compris les câbles sous-marins qui véhiculent l'immense majorité des flux mondiaux de

données numériques.

[6] COM(2021) 240

[7] La résolution A.1025(26) de l'Organisation maritime internationale (OMI, 2009) fait référence au vol à main armée à l'encontre des navires.

[8] https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy/17304/global-strategy-european-unions-foreign-and-security-policy_en

[9] <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2019/06/20/a-new-strategic-agenda-2019-2024/>

[10] JOIN(2016) 49

[11] doc. 15658/14

[12] SWD(2019) 173

[13] Commission Océanographique Intergouvernementale.

[14] *Enhancing Security Cooperation In and With Asia.*

[15] Organisation Maritime Internationale.

[16] *Food and Agriculture Organisation.*

[17] *Regional Fisheries Management Organisations .*

[18] *Pacific-European Union Marine Partnership.*

[19] *Improved regional fisheries governance in Western Africa.*

[20] La versatilité caractérise la capacité des trafiquants de toutes catégories à mener des activités illégales sous couvert d'activités déclarées et rapportées comme légales.

[21] cf. article 26(2) du Traité sur l'Union européenne (TUE) : "Le Conseil et le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité veillent à l'unité, à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'Union."

[22] Coordonnées par Frontex en Méditerranée centrale, en mer Egée et en mer d'Alboran.

[23] EU NAVFOR en Méditerranée centrale et dans l'océan Indien.

[24] Détroit d'Ormuz et golfe de Guinée.

[25] L'accord de travail (working arrangement) signé en janvier 2021 entre l'opération Irini

et l'agence Frontex fixe le cadre d'une coopération et d'une coordination en matière d'échange d'information maritime et d'utilisation des images satellitaires. Cette mesure ad hoc permet de dépasser les limitations résultant de la dissociation structurelle de l'information civile et militaire.

[26] Sécurité et sûreté du transport maritime, recherche et sauvetage en mer, contrôle des pêches, préparation à la pollution marine et réaction en cas de pollution du milieu marin, protection du milieu marin, douanes, contrôle aux frontières, missions générales d'application de la législation (*general law enforcement*) et défense.

[27] Trans-régions maritimes, trans-secteurs et transfrontières.

[28] Civils-civils, civils-militaires, militaires-militaires.

[29] Par exemple : (1) *Information Sharing Centres* (ISC) (ex. au Ghana, Kenya, Tanzanie, Yémen, Singapour (ReCAAP-*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) ; (2) *Regional Information Fusion Centres* (RIFC) (ex. à Madagascar et Singapour) ; (3) *Regional Fisheries Management Organisations or Arrangements* (RFMO/A) dans la plupart des régions du monde.

[30] https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0012_FR.html

[31] K. considérant que l'exploitation de l'information maritime globale est essentielle pour assurer une fonction de veille stratégique, permettre l'analyse des risques ainsi que l'alerte avancée au profit de l'Union et des États membres et renforcer le soutien informationnel aux opérations de sûreté maritime civiles et militaires ;

[32] 63. demande une nouvelle fois, au vu des difficultés croissantes que présente le maintien de la liberté de navigation, que la stratégie de l'Union en matière de sûreté maritime fasse l'objet d'un soutien renforcé dans son voisinage et dans le monde ; souligne que la liberté de navigation devrait être respectée en tout temps ; recommande, afin de parvenir à une gestion efficace de l'information maritime globale, de renforcer et de soutenir la coordination structurelle entre les institutions, les organisations et les autorités nationales, en particulier en permettant la convergence des deux principales composantes civile et militaire qui servent de fondement à la connaissance de la situation maritime ;

[33] *European Maritime Safety Agency*.

[34] *European Border and Coast Guard Agency*.

[35] *European Fisheries Control Agency*.

[36] *European Defence Agency*.

[37] SIAC (*Single Intelligence Analysis Capacity*)/HFC (*Hybrid Fusion Cell*).

[38] *Common Information Sharing Environment*.

[39] cf. article 26(2) du Traité sur l'Union européenne (TUE) : "Le Conseil et le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité veillent à l'unité, à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'Union."

[40] Déclaration des membres du Conseil européen (SN 2/21, 26 février 2021) au sujet de la boussole stratégique.

[41] *Coordinated Maritime Presences*.